VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Obrony Narodowej**
(nr 59)
z dnia 7 czerwca 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Obrony Narodowej (nr 59)

7 czerwca 2017 r.

Komisja Obrony Narodowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Michała Jacha (PiS)**, przewodniczącego Komisji, zapoznała się z:

– informacją ministra obrony narodowej na temat zakupu samolotów do przewozu najważniejszych osób w państwie.

W posiedzeniu udział wzięli: **Bartosz Kownacki** sekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej wraz ze współpracownikami, **Andrzej Zygmunt** zastępca dyrektora Departamentu Obrony Narodowej w Najwyższej Izbie Kontroli, **Monika Rokita-Górniewicz** naczelnik wydziału w Departamencie Finansowania Sfery Budżetowej Ministerstwa Finansów oraz **Iga Jakubowska** asystentka przewodniczącego Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Michał Madaj, Jacek Zientarski** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dzień dobry państwu. Witam wszystkich na posiedzeniu Komisji Obrony Narodowej. Otwieram posiedzenie.

W porządku dzisiejszego posiedzenia mamy informację ministra obrony narodowej na temat zakupu samolotów do przewozu najważniejszych osób w państwie.

Stwierdzam kworum oraz przyjęcie protokołu z 58. posiedzenia, wobec niewniesienia do niego zastrzeżeń.

Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu uznam, że porządek dzienny został przyjęty.

Poseł Czesław Mroczek (PO):

Panie przewodniczący…

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Proszę bardzo.

Poseł Czesław Mroczek (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, w jakiejś mierze to posiedzenie jest nielegalne. Tak. Dlatego, że przewodniczący, zgodnie z regulaminem Sejmu, nie ma uprawnień do wyznaczania posiedzeń komisji z wyjątkiem jednego przypadku, kiedy rozpatruje, czy działa w ramach art. 152, tzn. kiedy złożony jest wniosek przez grupę posłów. W każdym innym przypadku termin posiedzeń komisji i porządek posiedzeń komisji wyznacza prezydium komisji. W sprawie dzisiejszego posiedzenia prezydium Komisji w ogóle się nie spotkało. W związku z tym pan przewodniczący Jach wyznaczył termin tego posiedzenia Komisji samodzielnie, wbrew regulaminowi Sejmu. Regulamin Sejmu nie daje mu takiej podstawy.

Dlaczego jest to takie ważne? Pan przewodniczący Jach działa tutaj z pełną świadomością tego, że narusza przepisy prawa, bo już kilkakrotnie wskazywałem i prosiłem, żeby pan przewodniczący Jach nie naruszał regulaminu Sejmu, żeby prezydium – jak nakazuje regulamin Sejmu – wyznaczało terminy posiedzeń Komisji i wskazywało, jaki będzie porządek tych posiedzeń. W związku z tym wystąpię do prezydium Sejmu o przywołanie pana przewodniczącego Jacha do porządku w tej sprawie, bo takie kompetencje ma prezydium Sejmu. Czuwa nad przestrzeganiem prawa w Sejmie. Ale z dzisiejszym posiedzeniem jest poważniejszy problem dlatego, że dzisiaj ma być przedstawiona informacja w sprawie trybu pozyskania 3 samolotów do przewozu najważniejszych osób

w państwie. Jest to kontrakt wart ok. 2 mld zł. W stosunku do tego kontraktu Krajowa Izba Odwoławcza stwierdziła, że został zawarty z rażącym naruszeniem prawa.

Co gorsze, rażące naruszenie prawa wynikało z pewnej intencji. Odczytam teraz fragment tego orzeczenia. To nie jest moja teza. Krajowa Izba Odwoławcza stwierdziła, że zarzut naruszania przez zamawiającego art. 7 ust. 1 ustawy przez nieuzasadnione faworyzowanie producenta samolotu Boeing, polegające na przyjętym z góry zamiarze udzielenia zamówienia producentowi samolotów Boeing, potwierdził się. Mamy zatem do czynienia z taką sytuacją, w której rażące naruszenie prawa było narzędziem zlecenia tego zadania firmie Boeing. I był to z góry powzięty zamiar. Jest to niezwykle bulwersująca sprawa. W historii państwa polskiego po 1989 r. nie mamy sytuacji, w której do tak wielkiego przetargu, w stosunku do tak wielkiego zamówienia publicznego postawiony byłby zarzut zmowy, układu.

Kto ma nam dzisiaj przedstawiać informację w tej sprawie? Winny tego stanu rzeczy. To jest sytuacja niedopuszczalna. Informację w tej sprawie powinien przedłożyć prezes Rady Ministrów, bądź prezes Urzędu Zamówień Publicznych, a nie zamawiający, który działał z powziętym z góry zamiarem zlecenia tego kontraktu za 2 mld zł jednemu z wykonawców. Proszę państwa, dzisiaj stawiamy pytanie. Jakie działania w tej sprawie, znanej już od wielu tygodni, podjęła pani premier, prezes Rady Ministrów? Jakie działania podjął prezes Urzędu Zamówień Publicznych odpowiedzialny za przestrzeganie systemu zamówień publicznych w Polsce? Jest tu pewna trudność polegająca na tym, że – jak powiadam – przewodniczący w ogóle nie ma kompetencji do wyznaczania terminów i porządków posiedzeń. Nie wiem. Tak w ogóle, to specjalnie nie mamy się do czego odnosić.

W związku z tym Komisja powinna w tej chwili ustalić, jaki jest porządek tego posiedzenia, chociaż z regulaminu wynika, że jest to uprawnienie prezydium. Albo zarządzimy przerwę, żeby prezydium ustaliło, co – zgodnie z prawem – robimy z tym posiedzeniem, albo rozstrzygnijmy w gronie całej Komisji, że to postępowanie należy zawiesić. A informację w sprawie tego bulwersującego, skandalicznego zamówienia publicznego powinien przedstawić prezes Rady Ministrów pani premier Beata Szydło, bądź prezes Urzędu Zamówień Publicznych, a nie winny tego, co się dokonało.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Proszę państwa, art. 152 regulaminu Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej, podtytuł „Terminy zwoływania i porządek dzienny posiedzeń”, ust. 1 mówi: „Posiedzenia komisji odbywają się w terminach określonych przez samą komisję, jej prezydium lub przewodniczącego”. To jest odpowiedź na zarzuty pana przewodniczącego Mroczka.

Poseł Czesław Mroczek (PO):

To jest absolutnie nieprawda.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Nieprawdą jest, że odczytałem prawdziwy tekst regulaminu Sejmu?

Poseł Czesław Mroczek (PO):

Przewodniczący robi to w jednym przypadku. Owszem, ma uprawnienie do zwoływania posiedzeń…

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Panie przewodniczący, ja panu nie przerywałem.

Poseł Czesław Mroczek (PO):

Ja panu też nie przerywam.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Ja panu nie przerywałem, panie przewodniczący. Wypowiedział się pan pomimo tego, że w kwestii niekoniecznie dotyczącej porządku dziennego. Chcę powiedzieć, że w ust. 1 napisano – i myślę, że jest to napisane prostym językiem i nawet nie wymaga wiedzy prawniczej – że posiedzenia komisji odbywają się w terminach określonych przez samą komisję, jej prezydium lub przewodniczącego.

Poseł Czesław Mroczek (PO):

To jest ust. 1 z którego artykułu?

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Ust. 1, art. 152. Panie przewodniczący, proszę sobie przeczytać.

Poseł Czesław Mroczek (PO):

Ja mam.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

To pan sobie przeczyta. Czy są jeszcze jakieś uwagi?

Poseł Czesław Mroczek (PO):

Jeszcze w tej sprawie, bo to jest niezwykle ważne. Właśnie w tej sprawie.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Proszę bardzo, jako pierwszy zgłosił się pan poseł Tomczyk.

Poseł Cezary Tomczyk (PO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałbym, żeby pan przewodniczący, również w kwestii prowadzenia obrad Komisji, przedstawił nam powód, dla którego zostało odwołane jutrzejsze posiedzenie Komisji Obrony Narodowej, na którym pan przewodniczący Nowaczyk, przewodniczący podkomisji zajmującej się wyjaśnieniem przyczyn katastrofy pod Smoleńskiem, nie będzie mógł przedstawić swojego raportu Wysokiej Komisji. Zgodnie z tym, co zrobił pan przewodniczący, ja również zacytuję art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu: „Na pisemny wniosek co najmniej 1/3 ogólnej liczby członków komisji przewodniczący komisji obowiązany jest zwołać posiedzenie komisji w celu rozpatrzenia określonej sprawy". Ten wniosek został złożony.

I drugi fragment tego artykułu, tego ustępu: „Zwołując posiedzenie w tym trybie przewodniczący komisji wyznacza termin posiedzenia tak, aby posiedzenie odbyło się w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w zdaniu pierwszym". Rozumiem, że może być kwestia przesunięciu terminu po konsultacji z wnioskodawcami, jeśli są jakieś sytuacje, które wykraczają poza zwyczaj. Natomiast nie wyobrażam sobie, żeby pan przewodniczący mógł świadomie złamać regulamin Sejmu w sprawie terminu, który jest terminem zawitym. Jest to termin jasno określony w regulaminie Sejmu, od którego nie ma odstępstwa. Warto zadać sobie pytanie, czy fakt, że ten termin został zmieniony, czy został wykreślony, nie ma związku z faktem, że również Wojskowa Akademia Techniczna nagle przestała się zajmować kwestią Smoleńska. Komisja Obrony Narodowej przestaje zajmować się kwestią Smoleńska.

Czy nie jest tak, że może minister Macierewicz zwrócił się do pana przewodniczącego o to, żeby po prostu uciec przed tą kompromitacją, która czeka tutaj podkomisję pana Nowaczyka na posiedzeniu Komisji Obrony Narodowej wtedy, kiedy będziemy mogli zderzyć się z faktami, które w tej sprawie są bardzo jasne, więc bardzo proszę o tę informację. Proszę też o informację, czy miał pan kontakt z panem Nowaczykiem. Z czego wynika to opóźnienie. Dlaczego i na jakiej podstawie złamał pan regulamin Sejmu? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

To jest pytanie, które mieści się w drugim punkcie, czyli w sprawach różnych. W tym punkcie odpowiem na to pytanie.

Poseł Czesław Mroczek (PO):

Jeszcze w pierwszej sprawie.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Proszę bardzo. Pan przewodniczący Mroczek.

Poseł Czesław Mroczek (PO):

Proszę państwa, przepis, który odczytał pan przewodniczący Jach, jest związany z art. 152. Nie zmienia to faktu, że przewodniczący komisji tylko w jednym przypadku może zwołać posiedzenie komisji, a mianowicie wtedy, kiedy mamy do czynienia z wnioskiem grupy posłów. To nie jest ten przypadek. W związku z tym mamy tu do czynienia ze zwy-

kłym posiedzeniem komisji, które może zwołać jedynie prezydium komisji. W związku z tym podtrzymuję wszystko, co powiedziałem i proponuję, żeby nie podejmować tego ryzyka – panie przewodniczący – łamania przepisów regulaminu. Poza tym, w moim przekonaniu może o tym postanowić.

Stawiam zatem wniosek formalny o zawieszenie posiedzenia i wystąpienie z wnioskiem o to, żeby informację w sprawie tego bulwersującego zamówienia na kwotę 2 mld zł, zawartego z rażącym naruszeniem prawa, z powziętym z góry zamiarem zlecenia tego zadania jednemu wykonawcy, przedstawiła prezes Rady Ministrów pani premier Beata Szydło, bądź prezes Urzędu Zamówień Publicznych. To wniosek formalny.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Pan poseł Kierwiński. Proszę.

Poseł Marcin Kierwiński (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, chcę nawiązać do tego, o czym mówił pan poseł Tomczyk, bo tutaj sytuacja jest znacznie poważniejsza. O tym, że nie będzie posiedzenia Komisji na temat raportu z prac podkomisji smoleńskiej, podkomisji pana Macierewicza, dowiadujemy się od pana Nowaczyka. Pan Nowaczyk informuje w PAP, że zaszły obiektywne trudności. Szanowni państwo, ogon zaczyna kręcić psem. Nie jest tak, że pan Nowaczyk informuje posłów, że nie może przyjść, tylko posłowie zapraszają pana Nowaczyka, żeby wytłumaczył się z tego, na czym zarabia pieniądze i co do tej pory zrobił. Nie może być tak, że Komisja Obrony Narodowej, że polski Sejm są stawiane do pionu przez doradcę pana ministra Macierewicza. To jest absolutne złamanie jakichkolwiek standardów.

Panie przewodniczący, rozumiem, że na te pytania chce pan odpowiedzieć w sprawach różnych, ale uważam, że ta sprawa jest bardzo istotna, bo tak naprawdę zahacza o to, czy to Sejm nadzoruje rząd, czy może rząd nadzoruje Sejm. Tak, że ta informacja należy się nam na początku posiedzenia Komisji, abyśmy wiedzieli, czy to posiedzenie w ogóle ma sens. Może okazać się, że zaraz pan minister Macierewicz powie, że tej informacji też nie powinniśmy wysłuchać. Bardzo pana proszę o informację, dlaczego zwołane przez pana posiedzenie zostało odwołane? A informuje o tym pan Nowaczyk, jak gdyby to pan Nowaczyk kierował polskim Sejmem.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Jak już stwierdziłem, w tej chwili nie będziemy dyskutować na temat odwołania jutrzejszego posiedzenia Komisji. Czy są jeszcze jakieś wnioski dotyczące porządku dzisiejszego posiedzenia?

Poseł Cezary Tomczyk (PO):

Panie przewodniczący, chciałbym tylko uzupełnić…

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Nie. Nie ma uzupełniania.

Poseł Cezary Tomczyk (PO):

Jeśli mogę…

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Nie. Jeżeli chce pan zabrać…

Poseł Czesław Mroczek (PO):

W takim razie stawiam wniosek formalny. Chcę złożyć wniosek formalny i proszę, żeby go rozpatrzyć. Stawiam wniosek formalny o to, żeby dopóki ta sprawa nie zostanie rozstrzygnięta tu i teraz, Komisja przerwała swoje prace. Chciałbym uzasadnić wniosek i przeczytać państwu fragment opracowania Biura Analiz Sejmowych – opracowania pana Wojciecha Odrowąża-Sypniewskiego. To jest publikacja Biura Analiz Sejmowych. Cytuję: „Odrzucić trzeba zatem tezę, jakoby komisja władna była do decydowania, że punkt porządku dziennego dotyczący sprawy wniesionej pod jej obrady przez grupę posłów rozpatrzony zostanie w innym niż wyznaczony terminie. Działania takie w oczywisty sposób mogłyby dezaktualizować sprawę będącą przedmiotem wniosku. Nieprzy-

padkowo przepis regulaminu wyznacza termin na realizację wniosku o zwołanie posiedzenia". To pierwsza rzecz.

I druga rzecz. Chciałbym, żebyśmy wszyscy zdawali sobie sprawę z jednego, bardzo prostego faktu. Oto przewodniczący podkomisji do spraw wyjaśniania przyczyn katastrofy smoleńskiej poinformował opinię publiczną w Polsce, w polskich mediach, że prezydencki samolot, który rozbił się pod Smoleńskiem, nie rozbił się w katastrofie lotniczej, tylko na skutek wybuchu bomby termobarycznej. Może pan przewodniczący uważa inaczej, ale ja uważam, że jest to bardzo mocna teza. Albo znajdzie ona jakiekolwiek uzasadnienie i potwierdzenie w faktach, albo mamy do czynienia z kolejnym kłamstwem smoleńskim wypowiadanym wielokrotnie przez Antoniego Macierewicza. Nie jest tak, że można prześlizgnąć się nad tematem, kiedy instytucja państwowa, instytucja publiczna informuje opinię publiczną o tym, że był zamach. A Wysoki Sejm nic w tej sprawie nie robi.

Oczekuję od mojego państwa, że albo powie, że panowie Berczyński i Nowaczyk kłamali, albo zacznie działać i wyciągnie wnioski z tak mocnej tezy. Jaki może być wniosek wobec takiej tezy? Jeżeli dowiadujemy się, że ktoś zabił polskiego prezydenta, to chciałbym, żeby w tej sprawie polskie państwo zadziałało. Chciałbym, żeby w tej sprawie polskie państwo nie działało teoretycznie. I chyba mogę tego wymagać od najwyższych polskich władz, od zwierzchnika sił zbrojnych, od ministra obrony narodowej, a na pewno od przewodniczącego Komisji Obrony Narodowej, w której zasiadam. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Pan poseł Kaleta.

Poseł Piotr Kaleta (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze, bezczelność posłów z Platformy Obywatelskiej przechodzi już Himalaje hipokryzji. Państwo dzisiaj będziecie mówili tutaj – nawiązując do wypowiedzi pana Tomczyka – o jakiegoś rodzaju kłamstwie, albo o tym, że nie ma pełnej informacji dotyczącej prac tzw. komisji smoleńskiej. I pan mówi to dzisiaj, dzień po ujawnieniu faktów, jak bezczelnie politycy Platformy Obywatelskiej kłamali chociażby w kwestii ekshumacji. Pojawiają się teraz zdjęcia pokazujące, jak były traktowane ciała po katastrofie smoleńskiej. I wy macie czelność mówić dzisiaj o tym, że ktoś kłamie, albo wprowadza opinię publiczną w błąd.

Poseł Cezary Tomczyk (PO):

Trzy osoby przeżyły. Antoni Macierewicz, 2013 r., Kielce. A pan chciał coś powiedzieć?

Poseł Piotr Kaleta (PiS):

Natomiast, wracając do pana wniosku formalnego, składam – panie przewodniczący – wniosek przeciwny. Chciałbym, żebyśmy od razu przeszli do debatowania, ponieważ ta sprawa jest tak ważna, a tak na dobrą sprawę w sumie spieramy się. Posłowie Platformy mówią tylko o kwestiach proceduralnych.

Ale tylko jeszcze jedna uwaga. Teoretycznie, na moment puśćmy wodze wyobraźni, że wypowiedź pana ministra Mroczka miała charakter logiczny, co do zwołania tego posiedzenia, że miał rację. Pan poseł Mroczek podważył legalność dzisiejszego posiedzenia. W związku z tym dla mnie jest to rzecz oczywista. Panie pośle, panowie posłowie z Platformy, że jeżeli uważacie, że posiedzenie Komisji jest nielegalne, to apeluję do was, żebyście nie brali udziału w nielegalnym posiedzeniu i po prostu wyszli z posiedzenia Komisji.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Proszę państwa, mamy wniosek pana przewodniczącego Mroczka, dotyczący przerwania posiedzenia Komisji i ogłoszenia przerwy. Jest to jedyny wniosek, który spełnia warunki regulaminu. Pozostałych wniosków nie przyjmę. Proszę bardzo, pan przewodniczący Skurkiewicz.

Poseł Wojciech Skurkiewicz (PiS):

Panie przewodniczący, od wielu minut proszę pana o dopuszczenie do głosu, bo chcę złożyć wniosek formalny. Proszę, pani poseł? Tak. To proszę te komentarze zachować dla

siebie. Szanowni państwo, panie przewodniczący, panie ministrze, składam wniosek formalny o przejście do realizacji porządku obrad dzisiejszego posiedzenia i o zakończenie tej czczej dyskusji i kolejnej awantury, którą wywołują posłowie Platformy Obywatelskiej, żebyśmy mogli…

Proszę? No tak. W sumie ta krew na waszych rękach też nic nie znaczy. Dlatego też proszę o przejście do porządku…

Poseł Marcin Kierwiński (PO):

Bardzo proszę o reagowanie na tego typu wypowiedzi. Panie przewodniczący, proszę zważać na słowa.

Poseł Wojciech Skurkiewicz (PiS):

Zgłaszam wniosek formalny o podjęcie realizacji porządku dzisiejszych obrad, abyśmy mogli wysłuchać informacji ministra, a być może później odbyć dyskusję – mam nadzieję – merytoryczną.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Dwa wnioski formalne są zgodne z regulaminem. W związku z powyższym przystępujemy do głosowania. Przyjmiemy…

Poseł Czesław Mroczek (PO):

Przedstawił pan jedynie połowę mojego wniosku, a to jest niezwykle ważne. Proszę być precyzyjnym.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dwa wnioski są zgodne z regulaminem. W związku z tym przegłosujemy te wnioski. Najpierw, jako pierwszy, przegłosujemy wniosek pana ministra Mroczka, mówiący o ogłoszeniu przerwy, o przerwaniu tego posiedzenia i wystąpieniu do Rady Ministrów.

Poseł Czesław Mroczek (PO):

Wystąpieniu o przedstawienie informacji przez prezesa Rady Ministrów, bądź prezesa Urzędu Zamówień Publicznych.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Tak jest. W związku z powyższym przystępujemy do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przerwaniem tego posiedzenia Komisji i za realizacją wniosku pana ministra, pana przewodniczącego Mroczka? Proszę o podniesienie ręki. (11) Kto jest przeciw? (15) Kto się wstrzymał? (1)

Wniosek nie uzyskał większości.

W związku z powyższym przechodzimy do realizacji tematu dzisiejszego posiedzenia. Panie ministrze, bardzo proszę o przedstawienie informacji.

Poseł Cezary Tomczyk (PO):

Panie przewodniczący, składałem wniosek formalny – pan go przyjął – odnośnie do przerwy aż do czasu wyjaśnienia tej bulwersującej sprawy, dlaczego nie możemy zająć się kwestią raportu z badań podkomisji pana Nowaczyka. Czy to jest…

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Panie pośle, po pierwsze, nie udzieliłem panu głosu. A po drugie, chcę powiedzieć, że radzę przeczytać regulamin i art. 184. Panie ministrze, bardzo proszę.

Poseł Cezary Tomczyk (PO):

Ale były wnioski formalne, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Proszę państwa, wniosek formalny podlega głosowaniu, jeśli jest zgodny z regulaminem Sejmu. Wniosek pana Tomczyka, jak również pana Kierwińskiego, jest niezgodny z art. 184 regulaminu Sejmu. W związku z powyższym, panie ministrze, proszę o przedstawienie informacji.

Poseł Cezary Tomczyk (PO):

Proszę o przegłosowanie mojego wniosku. To chyba nie jest zbyt wiele. To znaczy, nie domagam się jakiejś wyjątkowej rzeczy. Domagam się od przewodniczącego Komisji Obrony Narodowej przegłosowania wniosku formalnego.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Panie pośle Tomczyk, przeszkadza pan. Uniemożliwia pan prowadzenie posiedzenia Komisji. Przeszkadza pan w prowadzeniu posiedzenia.

Poseł Marcin Kierwiński (PO):

Panie przewodniczący, wystarczy jeden telefon do pana Nowaczyka i będzie pan wiedział, co pan może robić.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Ostrzegam pana, że przeszkadza pan w prowadzeniu obrad Komisji. Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Bartosz Kownacki:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chcieliśmy przedstawić te postępowania, czy cały proces pozyskiwania samolotów dla najważniejszych osób w państwie tak, jak to rzeczywiście wyglądało. Panie przewodniczący, prosiłbym, żeby pan posłuchał, jeżeli pan chce – bo może ma pan z góry przyjętą tezę, a może z innych powodów nie chce pan posłuchać tego, co Ministerstwo Obrony Narodowej chce w tej sprawie przedstawić. W tej sprawie nie mamy nic do ukrycia. Jesteśmy otwarci od samego początku, żeby pokazać, jak te postępowania wyglądały. Może jest to dla pana szczególna, osobista narracja, bo pan odpowiadał za to, że nie kupił pan, nie zabezpieczył transportu najważniejszych osób w państwie. Pan się powinien wstydzić i nie odzywać w tej sprawie dlatego, że to na panu spoczywa dzisiaj odpowiedzialność za to, że do tego momentu musieliśmy czekać na zakup samolotów.

Ja tę sprawę też traktuję szczególnie osobiście. Jak państwo wiedzą, byłem pełnomocnikiem części rodzin. Widziałem to, co zdarzyło się w Smoleńsku. Patrzyłem na to, jak funkcjonował 36. pułk specjalny, jak był zabezpieczony transport najważniejszych osób w państwie. Uważam, że państwo tej wielkości powinno siebie szanować i szanować tych, którzy temu państwu przewodzą. Bez względu na to, czy prezydentem lub premierem będzie polityk PiS, Platformy Obywatelskiej, czy jakiegokolwiek innego ugrupowania, to musi być zrealizowane. Od razu chciałem powiedzieć, że tych samolotów nie kupujemy dla siebie, dla tego rządu. Te samoloty będą służyły. Mam nadzieję, że ta funkcja, odtworzona w 1. Bazie Lotnictwa Transportowego, będzie służyła skutecznie przez kilkadziesiąt najbliższych lat i nie będzie dochodziło do takich patologii, jakie wówczas miały miejsce.

Prosiłbym państwa, jak również media, tylko i wyłącznie o to, żebyście wysłuchali, jak te postępowania wyglądały, dlaczego, kiedy i jakie decyzje podejmowaliśmy, dlaczego musieliśmy je podjąć w takiej, a nie innej formie. Rzeczą niegodną wiceministra obrony narodowej, który niedawno ustąpił z tej funkcji, jest formułowanie zarzutów o rzekomych nieprawidłowościach, o nieuczciwości i podtekstów korupcyjnych. Na samym wstępie chciałbym powiedzieć, że w tym postępowaniu ani razu nie było pana doktora Berczyńskiego. Nie wiem, czy wiedział, że takie postępowanie się toczy, czy nie wiedział. W żaden sposób w tym postępowaniu nie uczestniczył, nie przewijał się.

Wszystkie wnioski, wszystkie dokumenty, o które państwo z Platformy Obywatelskiej prosili, żeby je przedstawić – a prosiliście o to medialnie, dlatego, że ten wniosek nigdy nie trafił do Ministerstwa Obrony Narodowej – są dzisiaj dostępne na posiedzeniu Komisji Obrony Narodowej. Każdy z państwa może podejść, jeżeli ma wątpliwość co do jakiegoś dokumentu lub chciałby zapoznać się ze składem komisji, z określonymi wnioskami, czy decyzjami. To wszystko jesteśmy gotowi przedstawić również w fazie pytań lub może później. W tej sprawie nie mamy nic do ukrycia. Chcielibyśmy tylko przeprowadzić uczciwą, rzetelną dyskusję i pokazać, że jeżeli rząd ma determinację, chce coś zrobić, to mimo różnych przeciwności i trudności w tak dużym postępowaniu, może to zrobić zgodnie z prawem, uczciwie, sprawnie i szybko.

A teraz pozwolę już sobie przejść do mojego referatu. Po pierwsze, kilka słów na temat historii postępowań na transport najważniejszych osób w państwie. Jest to historia długa, bo sięgająca blisko 25 lat. Przez te 25 lat przeprowadzono 13 postępowań. Dopiero trzynaste postępowanie na zakup samolotów okazało się w pełni skuteczne. Najbardziej bulwersujące są te postępowania, które były prowadzone po 2010 r., bo wtedy już było wiadomo, że te samoloty są potrzebne, że polski rząd nie ma odpowiedniej floty – kiedy jedzie na rozmowy do Brukseli, do Nowego Jorku, czy do innego państwa, nie ma zabezpieczonej odpowiedniej floty spełniającej wszystkie wymagania dotyczące łączności tajnej, czy bezpieczeństwa przelotów.

Warto zwrócić uwagę na 2 postępowania. To będzie miało znaczenie, kiedy będą padały poszczególne pytania. Chodzi o 2 postępowania na czarter średnich samolotów Embraer. W ciągu 6 lat, w wyniku 2 postępowań za czasów Platformy Obywatelskiej, które akurat zakończyły się skutecznie, wydaliśmy 300 milionów złotych na czarter przez 6-7 lat samolotów Embraer. Trzysta milionów złotych to tyle, że można było kupić jeden średni samolot lub 1,5 samolotu Gulfstream, czyli tego mniejszego samolotu, czy samolotu niższej klasy. Takie pieniądze wydaliśmy na czarter. Nie udało się postępowanie w 2011 r. Nie udało się dlatego, że pan premier Donald Tusk podjął decyzję o rozwiązaniu 36. pułku specjalnego. Kiedy była przygotowywana cała koncepcja – o tym też jeszcze później wspomnę – podjął decyzję o zamknięciu 36. pułku specjalnego i w zasadzie sprawa zakupu floty samolotów przestała być dla niego ważna.

Później – i to też dziwne – usilnie próbowali państwo nie kupić samolotów – a to jest taki podstawowy sprzęt – tylko je wypożyczyć, wyczarterować. To tak, jak gdyby polski rząd nie chciał przebywać w pomieszczeniach, czy w urzędach, które do niego należą, tylko wynajął te urzędy od takiej, czy innej firmy. Nie wiem, dlaczego to robiliście i jakie były tego motywy. Były np. postępowania, w których chciano wynająć używane małe samoloty. Jaka była w tym logika? Jaki był sens? Ostatnie postępowanie, które zostało unieważnione formalnie już po zmianie władzy w 2015 r., dotyczyło kupna używanych małych dziesięcioletnich samolotów do transportu najważniejszych osób w państwie. Na to chcieliście się zdecydować, żeby kupić kilka małych używanych samolotów. I to miało zamknąć sprawę. Podjęliśmy decyzję, że należy postępować w zupełnie inny sposób.

I teraz historia tego postępowania, bo to jest ważne, żeby państwo zrozumieli, dlaczego ten samolot, dlaczego w takim terminie, dlaczego w takim, a nie innym trybie – trzeba wspomnieć, że przewidzianym przez ustawę – Prawo zamówień publicznych, a nie w oderwaniu od tej ustawy. Po pierwsze, 13 czerwca przyjęto kompleksową koncepcję zabezpieczenia transportu najważniejszych osób w państwie. To było 13 czerwca 2016 r. Jest to rzecz bardzo ważna, że ta koncepcja de facto powstawała przez ostatnich kilka lat. Powstawała od 2010-2011 r., po katastrofie smoleńskiej. To w tej koncepcji należy szukać źródeł wszelkich decyzji, które zostały później podjęte. Decyzji o wyborze takiego, a nie innego samolotu. Decyzje o tym, że musieliśmy zdecydować się na zakup z wolnej ręki. Już w tej koncepcji, która została zatwierdzona w 2016 r. – można przejrzeć dokumenty pokazujące, jak obradowały komisje, jak pracowano – wskazano – i słusznie – że potrzebne są Polsce samoloty małe, które pozwolą przetransportować małą, skromną delegację np. na negocjacje w Brukseli, jak również samoloty średnie, które pozwolą zabrać prezydenta z odpowiednią załogą, z odpowiednimi doradcami, ale także np. misję gospodarczą, czy dziennikarzy, którzy też często chcą uczestniczyć w takich przelotach.

W związku z tym z tych koncepcji jasno wynikało, że trzeba rozdzielić 2 samoloty – jeden mały, a drugi średni – które miały wypełniać pewne zadania. Jak powiedziałem, po pierwsze, miały one zabrać odpowiednią liczbę osób. Ze statystyki prowadzonej w Ministerstwie Obrony Narodowej oraz w innych instytucjach przez ostatnie lata wynikało, że minimum, które będzie nas satysfakcjonowało, to ok. 65 osób, które należy przewieźć tym samolotem. Tyle liczy sobie ochrona prezydenta, doradca prezydenta, cały sztab, który z nim leci i np. dziennikarze, albo np. misja gospodarcza. To jest takie minimum, które przyjęliśmy. Do tego uznaliśmy – i to było również uznawane przez rząd Platformy Obywatelskiej, więc warto to mieć na uwadze, kiedy będą państwo stawiać

zarzuty firmie Boeing – że ten samolot musi przelecieć przez Atlantyk bez międzylądowania tak, żeby mógł wylądować w Nowym Jorku. Chodzi tu o kwestie organizacji i sprawności, żeby nie trzeba było np. zatrzymywać się na Islandii. To przedłuża podróż. Oczywiście, każde międzylądowanie, to również kwestia związana z bezpieczeństwem.

To były warunki, które zostały przyjęte, co do których nikt nie miał wątpliwości. Nawet jak państwo prześledzą artykuły prasowe i dyskusje, które przez lata się toczyły, były to warunki brzegowe, których wcześniej nikt nie kwestionował. Do tej pory nikt nie kwestionował tego, że należy je przyjąć. Wynikiem tej kompleksowej koncepcji było przyjęcie wymagań taktyczno-technicznych. To są już stricte parametry samolotu – jaką ma mieć prędkość, jak ma wyglądać, jak ma być wyposażony w środku. Ale podkreślam, że to określono na podstawie tej koncepcji, nad którą pracowano przez kilka ostatnich lat. Tylko nikt nie podjął odważnej decyzji, żeby wreszcie ją zmaterializować.

Kiedy określono wymagania taktyczno-techniczne, równolegle zapadła uchwała Rady Ministrów o tym, że należy finansować program zakupu samolotów dla najważniejszych osób w państwie. Uznano, że jakkolwiek są to samoloty wojskowe, które będą również powietrznymi punktami kierowania państwem, pokrywanie całości tych wydatków z budżetu Ministerstwa Obrony Narodowej nie byłoby zasadne. Podjęto decyzję o dofinansowaniu programu zakupu samolotów dla najważniejszych osób w państwie kwotą ponad 1700 mln zł. To są pieniądze, które będą wliczane do wydatków Ministerstwa Obrony Narodowej, ale wcześniej nie były przewidziane w budżecie Ministerstwa Obrony Narodowej.

W wyniku analiz w lipcu 2016 r. minister obrony narodowej podjął decyzję o tym, że będą kupowane 2 małe samoloty, 2 nowe samoloty średnie i 1 samolot średni używany. To też było uzasadnione względami ekonomicznymi. Powiedziałem państwu, że za 2 małe samoloty przez 6 lat zapłaciliśmy 300 mln zł. Powietrzne punkty kierowania państwem, czyli te w pełni wyposażone samoloty wojskowe będą gotowe ok. 2020 r. Pewnie zaczną służyć w 2021 r. Nie było zasadne przedłużanie wynajmu samolotów Embraer, które w żadnej formule nie przelecą przez Atlantyk. Lepiej było kupić jeden samolot używany, czy może względnie używany, bo to będzie samolot w wieku do 5 lat, czyli praktycznie nowy samolot, bo koszty czarteru, czy wypożyczenia takiego samolotu i tak byłyby znaczne, a polskie siły zbrojne, a także inne podmioty państwa polskiego potrzebują takiego samolotu transportowego, np. do misji humanitarnych, do transportu większych delegacji, ale nie o statusie „Head". Do tego wszystkiego ten samolot będzie również później używany, kiedy już w części utraci swoje zadania związane z transportem najważniejszych osób w państwie.

Mając takie warunki brzegowe z końcem sierpnia, a dokładnie 30 sierpnia 2016 r. rozpoczęto procedurę zakupu małych samolotów. Było to niemalże równolegle, bo był to odstęp kilku dni. W dniu 30 sierpnia na podstawie art. 39 ustawy – Prawo zamówień publicznych, ogłoszono przetarg nieograniczony na zakup małych samolotów. Do tego postępowania zgłosiły się de facto 2 firmy – firma Dassault i firma Gulfstream. Rozstrzygnięcie tego postępowania nastąpiło 27 października 2016 r. Wygrała amerykańska firma Gulfstream. Propozycja firmy Dassault na samolot Falcon została odrzucona z kilku względów wynikających z przepisów ustawy – Prawo zamówień publicznych.

Po pierwsze termin dostawy samolotów był o blisko rok późniejszy od tego, który wymagaliśmy. Ale akurat to nie było najważniejsze. Najważniejsze było to, że walutą złożonej oferty nie były złotówki, ale dolary, a taki był wówczas wymóg tego postępowania. Zamawiający nie miał innego wyjścia. Skoro oferta była złożona w sposób nieodpowiadający wymaganiom, musiał tę ofertę odrzucić. Powiem więcej, żeby już nie było żadnych wątpliwości. Oferta firmy Dassault, nawet gdyby przeliczyć dolary na złotówki, była o kilkanaście milionów złotych droższa, niż oferta firmy Gulfstream. Mieliśmy więc pewien punkt odniesienia, że nie przepłacamy, że mniej więcej tak kształtują się te kwoty. Naprawdę, nie w porządku były zarzuty niektórych polityków opozycji, którzy mówili, że w tym postępowaniu brał udział jakiś lobbysta, że ktoś zdecydował o tym, że wygrała firma Gulfstream. Nie. To było normalne, otwarte postępowanie.

Ceny tych samolotów są cenami rynkowymi. Ten samolot ma taki zasięg, który pozwala przetransportować najważniejsze osoby w państwie nawet do Chicago, do Nowego Jorku,

czy do Waszyngtonu. Ten samolot z jednym międzylądowaniem jest w stanie okrążyć Ziemię. Te samoloty będą w Polsce już za chwilę, bo mamy nadzieję, że pierwszy samolot 21 czerwca br. wyląduje na Okęciu, a od jesieni br. – od późnej jesieni, czy od zimy – będzie mógł służyć do transportu najważniejszych osób w państwie, bo trzeba jeszcze zrealizować procedury związane ze szkoleniem pilotów. Podjęliśmy również – to może tak tylko gwoli dopowiedzenia – że te samoloty, zgodnie z tradycją, będą miały pewne nazwy.

I tak, pierwszy samolot będzie nosił imię księcia Józefa Poniatowskiego. Drugi – generała Kazimierza Pułaskiego. To taka klamra historyczna. To są 2 postacie, które rozpoczynały walkę o odzyskanie, czy utrzymanie niepodległości przez I Rzeczpospolitą. Od razu powiem, że 3 duże samoloty będą nosiły imiona Józefa Piłsudskiego, Romana Dmowskiego i Ignacego Paderewskiego. To są twórcy naszej niepodległości. Niepodległości, której stulecie będziemy obchodzili za rok. W związku z tym w ten sposób chcieliśmy uhonorować te osoby. Mam nadzieję, że ta kwestia nie budzi żadnych wątpliwości. To ładny gest w okolicy stulecia uzyskania przez Polskę niepodległości.

Chciałbym też, żeby państwo zobaczyli, jak ten samolot będzie wyglądał w środku. Jest podzielony na 2 sektory. Będzie transportował 16 osób oraz załogę. Sektory są zamykane. Jeden, to sektor bardziej konferencyjny, z dwiema kanapami. Drugi z fotelami o podwyższonej klasie, ale w standardzie, w którym osoby będą transportowane. Jest tam też miejsce przeznaczone dla osoby „Head", czyli dla najważniejszej osoby, która podróżuje w danej delegacji. Chciałbym bardzo jasno podkreślić, że ten samolot jest kupiony w wersji standardowej. W standardowej, w sensie wygody. To znaczy, że nie ma tutaj nic ponad to, co normalnie przy takim zamówieniu się kupuje. Jeżeli chodzi o wyposażenie, o kolorystykę, o fotele, to jest to pewien standard. Tak to się przyjmuje. Nie ma żadnych ekstrawagancji.

Ekstrawagancja, jeśli tak można powiedzieć, jest w zakresie wyposażenia tych samolotów w elementy, które zwiększają bezpieczeństwo. Tutaj poproszę specjalistę, pana pułkownika Marciniaka, który, na pewno bardziej profesjonalnie niż ja, przedstawi państwu to, jakie elementy będą zwiększały bezpieczeństwo transportu osób. Bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Proszę bardzo, panie pułkowniku.

Koordynator Programu Samolotów dla VIP w Inspektoracie Uzbrojenia płk Michał Marciniak:

Szanowni państwo, samolot Gulfstream G550 będzie wyposażony w standardowe wyposażenie, zapewniające loty w warunkach VFR i IFR, zgodnie z cywilnymi przepisami ICAO. Ponadto samolot ten będzie wyposażony w system łączności satelitarnej z własnym, indywidualnym numerem telefonicznym, przydzielonym tylko siłom zbrojnym Rzeczypospolitej Polskiej. Dodatkowo będzie posiadał udogodnienie dla załogi w postaci systemu EFB „Electronic Flight Bag". Jest to urządzenie wspomagające załogę w taki sposób, że załoga przystępuje do lotu samolotem tylko i wyłącznie z tabletem. Nie ma konieczności zabierania ze sobą dokumentacji papierowej. Ponadto system EFB jest zintegrowany z komputerem pokładowym samolotu. Załoga może wykonać przygotowanie do lotu w czasie briefingu, a potem skomunikować tablet z samolotem.

Wyposażeniem specjalnym znacząco zwiększającym bezpieczeństwo tego samolotu jest system Head-Up Display. Jest to wyświetlacz przezierny, który prezentuje dowódcy załogi wszystkie dane pilotażowo-nawigacyjne podczas podchodzenia do lądowania. Zapewnia to możliwość koncentracji uwagi pilota zarówno na tym, co się dzieje przed samolotem, jak również na tym, jakie są w danym momencie parametry pilotażowo-nawigacyjne. W ten sposób unika się sytuacji przeciągnięcia samolotu, zmniejszenia prędkości, zmiany kursu, itd.

Kolejnym systemem, który będzie wspierał eksploatację tego samolotu i ma wpływ na bezpieczeństwo, jest system ACARS. Najprościej można powiedzieć, że jest to system wymiany krótkich wiadomości tekstowych pomiędzy samolotem, a ośrodkiem na ziemi. To znaczy, że samolot sam mówi, jakie ma ewentualnie problemy. Informuje. Przekazuje te informacje drogą radiową na ziemię. W momencie, kiedy na pokładzie samolotu

występuje jakakolwiek awaria, personel na ziemi jest już przygotowany do jej usunięcia. Oczywiście, mówiąc o awariach nie chciałbym straszyć. Te samoloty na rynku amerykańskim mają 99,5% sprawności. A więc są to samoloty, które raczej się nie psują.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Porównajmy, ile procent sprawności ma CASA.

Koordynator programu w IU płk Michał Marciniak:

To jest czterdzieści kilka procent. Nie ma się za bardzo czym chwalić. System znacząco poprawiający bezpieczeństwo tego samolotu, to system, który został zabudowany na specjalne życzenie sił zbrojnych. Jest to system EVS. Tutaj mogą państwo zobaczyć ten system. System jest wyświetlany na wyświetlaczach w kabinie załogi. Po prawej stronie pokazano widok tego, co pilot widzi przez okno. De facto nic nie widzi. Po lewej stronie pokazano, jak rzeczywiście wygląda teren. Ten system zbudowany jest na zasadzie kamer działających w podczerwieni. Sprzężony jest zarówno z wyświetlaczem Head-Up, jak również z wyświetlaczami w kabinie. W związku z powyższym praktycznie zapewnia podejście do lądowania w każdych warunkach pogodowych. W Stanach Zjednoczonych agencja FFAA dopuszcza obniżenie minimum do lądowania dla samolotów Gulfstream z tym systemem ze 100 do 30 metrów. Oznacza to, że jeżeli samolot jest wyposażony w taki system, wysokość decyzyjna załogi jest na poziomie 30 metrów, a nie 100 metrów, jak jest w przypadku wszystkich innych statków powietrznych.

Kolejnym elementem, chociaż może nie tyle nowinką techniczną, jest wyposażenie medyczne. Ten samolot, oprócz standardowego wyposażenia medycznego wymaganego przepisami lotnictwa cywilnego, będzie również posiadał 2 zestawy do prowadzenia akcji reanimacyjnych na pokładzie samolotu. Te zestawy będą odpowiednio wyposażone, oczywiście, wraz z lekarstwami. Samolot wyposażony będzie również w transponder systemu identyfikacji bojowej. Należy pamiętać, że ten samolot będzie użytkowany przez siły zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej. W związku z powyższym musi być widoczny dla systemów obrony powietrznej kraju. Dlatego na tym samolocie będzie zabudowany system IFF Mark XIIA, mode S. Jest to najnowszy system identyfikacji bojowej, dopiero wprowadzany w siłach zbrojnych. Dopiero w zeszłym roku został uwolniony przez Stany Zjednoczone dla sojuszników. Wyposażenie tego samolotu jest bardzo nowoczesne. Samolot sam w sobie jest bardzo nowoczesny. Dodatkowe wymagania postawione przez siły zbrojne w sposób znaczący podnoszą bezpieczeństwo realizacji tych zadań. Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Bardzo dziękuję. Teraz…

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

…kontynuując chciałbym przedstawić to postępowanie, które wzbudza jeszcze więcej emocji. Przypominam, że do tamtego też były formułowane różne dziwne, niesprawiedliwe zarzuty. Postępowanie na zakup samolotów średnich. To postępowanie rozpoczęło się niemalże równolegle, bo 2 września 2016 r. Na podstawie art. 131 ust. 1 ustawy – Prawo zamówień publicznych, rozpoczęto postępowanie w trybie negocjacji z ogłoszeniem. Prosiłbym, żeby to wszystko, co będzie omawiane, że się działo do marca 2017 r., traktować jako pewną spójną całość i nie udawać, że tego postępowania nie było, czy, że o nim nie wiedzieliśmy. Wiedza i doświadczenie, które Inspektorat Uzbrojenia zdobył w czasie tego postępowania, jest wiedzą instytucjonalną, która pozwala wyciągać wnioski i podejmować kolejne decyzje. Decyzje, które są konsekwencją kończącego się postępowania. Raz jeszcze podkreślam, że kiedy rozpoczynaliśmy to postępowanie, mieliśmy wymagania wynikające z koncepcji i z założeń taktyczno-technicznych. Z koncepcji, która była przez kilka lat przyjmowana.

Nie byliśmy w stanie powiedzieć, nie mieliśmy jeszcze wiedzy, jakie to mogą być samoloty. Mieliśmy pewne typy. Mniej więcej byliśmy w stanie sobie to wyobrazić. Przypuszczaliśmy, że mogą to być samoloty 2 koncernów – koncernu Boeing i koncernu Airbus.

W sposób oczywisty należało wykluczyć samoloty rosyjskie. Samoloty Embraer też nie spełniały naszych wymagań. Chcieliśmy mieć dobrą, sprawdzoną konstrukcję, która zapewni bezpieczeństwo. I tylko taką wiedzę miał Inspektorat Uzbrojenia w momencie rozpoczynania postępowania. W trakcie postępowania wpłynęły zapytania od firm Embraer i Airbus, a także od kancelarii prawnych. Wtedy jeszcze nie było zidentyfikowane, jakie podmioty reprezentują te kancelarie.

Firma Airbus poprosiła o przesunięcie terminu na składanie wniosków o udział w postępowaniu. To postępowanie wygląda na dość skomplikowane. Jest kilkuetapowe. Inspektorat Uzbrojenia chcąc, żeby to postępowanie było jak najbardziej transparentne i chcąc zaprosić jak najwięcej podmiotów do tego postępowania, żeby uniknąć jakichkolwiek wątpliwości, pozytywnie odpowiedział na wniosek firmy Airbus. Przesunął termin składania wniosków z 3 do 14 października 2017 r. Ostatecznie firma Airbus nie zgłosiła się do tego postępowania. Nie będę wchodził w szczegóły. Później przedstawi to pan pułkownik Marciniak. Z dalszych analiz wynikało, że prawdopodobnie po prostu nie byliby w stanie sprostać założeniom tego przetargu, czego my jeszcze wówczas nie wiedzieliśmy. Być może producent już mógł przypuszczać, jak on by się zakończył.

W związku z tym do Inspektoratu Uzbrojenia wpłynęły 4 wnioski. Były to wnioski konsorcjum czeskiej firmy Glomex i sprawdzonej, dużej niemieckiej firmy Lufthansa Technik. Ta nazwa nie powinna budzić żadnych wątpliwości. Dodatkowo wniosek firmy Boeing, jak również wnioski 2 mniej znanych firm. Firma Megmar jest znana na rynku wojskowym. Był również wniosek firmy Aerospace International Group. Te 2 wnioski zostały odrzucone. Wniosek firmy Megmar został odrzucony, ponieważ firma nie złożyła wymaganych prawem dokumentów, które trzeba było przedstawić. Wniosek firmy Aerospace International Group został odrzucony, czy też ta firma została wykluczona na skutek informacji Służby Kontrwywiadu Wojskowego związanych z ochroną bezpieczeństwa państwa. Krajowa Izba Odwoławcza rozstrzygając tę sprawę w całości przychyliła się do stanowiska Inspektoratu Uzbrojenia. Chciałbym, żeby państwo zapamiętali, że ta firma została wykluczona i że były ku temu uzasadnione podstawy, związane z bezpieczeństwem, z transportem najważniejszych osób w państwie. Później jeszcze będzie to komentowane.

Zatem do dalszego etapu przeszły 2 firmy – konsorcjum Glomex i Lufthansa oraz firma Boeing. Postępowanie zakończyło się ostatecznie 9 marca 2017 r. niepowodzeniem z następujących względów. Konsorcjum firm Glomex i Lufthansa rozpadło się. Lufthansa wycofała się z tego konsorcjum. W związku z tym, co wynika z ustawy – Prawo zamówień publicznych, ofertę złożył podmiot nieuprawniony, bo zrobiła to samodzielnie firma Glomex. Ponadto firma nie wpłaciła wadium, które jest wymagane przy takim postępowaniu. W związku z tym ta oferta musiała zostać odrzucona. Druga oferta była ofertą firmy Boeing. Ta oferta też musiała zostać wówczas odrzucona. Szczęśliwie. Jeszcze raz podkreślam, że szczęśliwie. Musiała zostać odrzucona ze względu na to, że była ofertą warunkową. Ten tryb postępowania, który wybraliśmy na podstawie Prawa zamówień publicznych, nie przewidywał ofert warunkowych. Chodziło o, być może, nieistotne, jak się później okaże zastrzeżenia, które nie mogły zostać przyjęte, dotyczące zaliczek i odstąpienia od umowy.

Najprościej rzecz ujmując, firma Boeing, to duży koncern międzynarodowy, który produkuje rocznie pewnie kilkadziesiąt samolotów tej klasy. Dla niego zamówienie na 2 samoloty, czy 3 samoloty, a do tego jeszcze 2 w wersji wojskowej – a za ten pion odpowiada w koncernie Boeing pion cywilny – nie było szczególnie atrakcyjnym zamówieniem. Każdy, kto w ostatnich latach realizował zamówienia w Ministerstwie Obrony Narodowej musiał wiedzieć, że takie koncerny bardzo często narzucają warunki. Koncern powiedział tak: albo przyjmiecie nasze warunki, albo nie jesteśmy zainteresowani tym postępowaniem. W związku z tym musieliśmy szczęśliwie – co raz jeszcze podkreślę – odrzucić tę umowę, a postępowanie unieważnić.

Ważne jest, że mamy pewien punkt odniesienia dlatego, że kiedy unieważnialiśmy to postępowanie mogliśmy poznać realne koszty zakupu takich 3 samolotów. Firma Glomex złożyła ofertę na 2161 mln zł netto, a firma Boeing na 2816 mln zł netto. Szczęśliwie – jeszcze raz podkreślam – te oferty musiały zostać odrzucone. Za chwilę będą pań-

stwo wiedzieli, dlaczego. W związku z tym 9 marca stanęliśmy przed dylematem, co dalej robić. Czy w ogóle zamknąć postępowanie o zakup samolotów dla najważniejszych osób w państwie, otworzyć je w jakimś innym trybie, czy podjąć decyzję, którą podjęliśmy wówczas, aby na podstawie art. 131h ust. 6 pkt 1 i 3 przeprowadzić postępowanie z wolnej ręki ze wskazanym oferentem? Zrobiliśmy to z następującego powodu, szanowni państwo. Proszę, żeby państwo to zrozumieli i naprawdę przyjęli za dobrą monetę.

Otóż w wyniku analiz, które były prowadzone w Inspektoracie Uzbrojenia od września 2016 r., wiedza, która została tam zgromadzona, była dużo większa. Inspektorat Uzbrojenia, jak również ja, jako wiceminister obrony narodowej, miałem tę wiedzę, że jeżeli teraz nie zamkniemy tego postępowania, jeżeli nie rozstrzygniemy tego postępowania szybko, to nie kupimy samolotów dla najważniejszych osób w państwie, a nawet nie będziemy mogli rozpocząć następnego postępowania, co do którego chcielibyśmy, żeby zakończyło się sukcesem, przez najbliższych kilka lat, dlatego, że na rynku nie byłoby maszyny, która spełniałaby nasze wymagania. Jeszcze raz podkreślam, że te wymagania były ustalane od 2011 r. wespół z poszczególnymi instytucjami Ministerstwa Obrony Narodowej, a także z innymi instytucjami zewnętrznymi takimi, jak Kancelaria Sejmu, Kancelaria Senatu, Kancelaria Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, czy Kancelaria Prezesa Rady Ministrów.

Wiedzieliśmy – jak już powiedziałem na samym wstępie – że ten samolot ma przetransportować 65 osób i ma przelecieć przez Atlantyk. Wiedzieliśmy również, że ze względów bezpieczeństwa nie możemy kupić nowej konstrukcji. Takiej, która nie ma co najmniej trzyletniego okresu sprawdzenia w użytkowaniu. To wynika z „chorób wieku dziecięcego". Wszyscy w Polsce słyszeli o problemach z Dreamlinerami, w których paliły się akumulatory. Inne samoloty miały problemy, czy to z silnikami, czy to z hydrauliką. Ze względów bezpieczeństwa dla transportu „Head" takie nowe produkty – chociaż są to często drobne „choroby wieku dziecięcego" – nie mogą być nabyte. Firma Airbus akurat w tej chwili wprowadza 3 nowe rozwiązania. To jest AirbusNeo. W związku z tym musielibyśmy poczekać, aż te samoloty będą miały co najmniej trzyletni okres użytkowania. Nie wiedzieliśmy tego, kiedy we wrześniu rozpoczynane było postępowanie. Firma Boeing też wprowadza nowe samoloty w wersji 737 Max. W związku z tym znowu musielibyśmy czekać kolejne 3 lata.

Najważniejsze w tej sprawie jest to, że stara wersja, którą wybraliśmy, właśnie kończyła swoją produkcję. Czasem to też było zarzutem, dlaczego wybraliśmy starą wersję. Na to już odpowiedziałem. Były ostatnie 2 samoloty na linii, które były zarezerwowane dla polskiego rządu w toczącym się postępowaniu. Firma Boeing jasno powiedziała – i to jest zrozumiałe – że nie będzie czekała, aż polski rząd się zdecyduje i wygramoli w ciągu następnego pół roku, czy 9 miesięcy z postępowaniem, tylko po prostu sprzeda te samoloty na rynku. I nie byłoby produkcji. Firma nie otworzy linii produkcyjnej dla 2 samolotów dla polskiego rządu. Po prostu firma kończy produkcję tego modelu. W związku z tym polski rząd mógł podjąć decyzję, że zamykamy sprawę zakupu tych samolotów i odkładamy to *ad kalendas graecas* dlatego, że – jak powiedziałem – byłoby to od 3 do 5 lat. Nie wiemy, czy do tego czasu te firmy nie wprowadzą innych konstrukcji, a będą zamykały te. Nie było innej możliwości rozpoczęcia nowego postępowania z przewidywalną szansą zakończenia go pozytywnie. Mogliśmy dla zasady, dla sztuki rozpocząć otwieranie np. kolejnego przetargu nieograniczonego, chociaż wiadomo było, że zakończy się on niezłożeniem żadnej oferty lub rażąco zredefiniować nasze wymagania, co byłoby niezasadne.

Oczywiście, mogliśmy kupić np. dużo większy samolot i dużo droższy, typu Dreamliner. Uważam, że na aż tak duży samolot, chociaż przydatny, państwa polskiego nie stać. To są kwestie nie tylko zakupu, ale później jego uzbrojenia, eksploatacji, obsługi. To jest dużo większy samolot. Na razie jeszcze nas na taki samolot nie stać. Co najwyżej, mogliśmy zrezygnować z tego postępowania. I teraz pytanie, dlaczego trafiliśmy do firmy Boeing? Dlatego, że to był jedyny producent tego sprzętu. Nie było innego producenta. Jak powiedziałem, nie było innego sprzętu. A za chwilę pan pułkownik przedstawi to dokładnie, żeby państwo zrozumieli, dlaczego nie ma innego samolotu. Byłoby dziwne, gdybyśmy skorzystali z udziału pośrednika. Mogłoby być niezrozumiałe, dla-

czego idziemy do jakiejś firmy pośredniczącej o nieznanej proweniencji i dlaczego miałaby ona uzyskać z tego tytułu mniejszą lub większą marżę.

Jest jeden producent. Producent sprawdzony, którego wszyscy znają, który nie budzi żadnych wątpliwości. Nie jest też tak, panie ministrze, że jest to wielki skandal, bo zakup był z wolnej ręki. Otóż mam sprawozdanie o funkcjonowaniu systemu zamówień publicznych w 2015 r., ale są tu także dane z lat wcześniejszych. To jest sprawozdanie Urzędu Zamówień Publicznych. I tak, w sektorze zamówień, w dziedzinie obronności i bezpieczeństwa państwa – a nie ulega wątpliwości, że jest to samolot związany z bezpieczeństwem państwa – w Ministerstwie Obrony Narodowej, przepraszam, w całym sektorze, bo to jest szerzej, nie tylko w Ministerstwie Obrony Narodowej, 56% postępowań stanowiły przetargi ograniczone, a 42% postępowań w 2015 r., czyli w czasach, kiedy rządziła Platforma Obywatelska, to były postępowania w trybie z wolnej ręki. W 2014 r. w dziedzinie obronności i bezpieczeństwa postępowania z wolnej ręki stanowiły 31% postępowań. W 2013 r. to było 36%, więc proszę nie budować tutaj jakiegoś skandalu, jakiejś nadzwyczajnej sytuacji.

To jest pewien standard w niektórych rozwiązaniach, kiedy kupuje się sprzęt, którego nikt inny nie produkuje. To przewiduje art. 67 ustawy – Prawo zamówień publicznych. Jeżeli jest jeden producent, to od niego można kupić taki sprzęt chyba, że ktoś kwestionuje te wszystkie decyzje, które zapadały w Ministerstwie Obrony Narodowej od 2011 r. Ja ich nie kwestionuję i widzę zasadność tej koncepcji. Ale, żeby nie było tak prosto, chciałbym też, żeby państwo przekonali się, że nie tylko prawnie i formalnie ta decyzja była w naszej ocenie uzasadniona. Zanim oddam głos panu pułkownikowi chciałbym, żeby państwo też zobaczyli, jakie były korzyści z tego postępowania.

Jeszcze raz podkreślam, że tamto postępowanie zostało unieważnione dlatego, że były błędy formalne. Gdyby tych błędów formalnych nie było, gdyby np. firma Boeing złożyła zgodną ze wszystkimi wymogami ofertę na kwotę 2800 mln zł, to chcąc nie chcąc, musielibyśmy ten kontrakt podpisać. Nie moglibyśmy się z tego wyłamać. W związku z tym, że kontynuując to postępowanie podjęliśmy postępowanie na zakup z wolnej ręki, w ciągu 3 tygodni udało się wynegocjować kwotę o 800 mln zł mniejszą. Ostateczna kwota, którą podpisywaliśmy według stanu na dzień 31 marca br. w przeliczeniu na złotówki, to 2050 mln zł. Dużo mniej niż proponował Boeing w pierwotnym postępowaniu. Gdyby chciał wygrać, gdyby to postępowanie było ustawione, to dopełniłby formalności i zarobił te 800 mln zł więcej.

Ba, zapłaciliśmy mniej, niż gdyby konsorcjum firm Lufthansa i Glomex wzięło udział w postępowaniu, bo oni proponowali o 100 mln złotych więcej. To nie były jedyne korzyści, które uzyskaliśmy. Uzyskaliśmy dłuższy, bo w niektórych elementach tego samolotu, dziesięcioletni okres gwarancyjny. Uzyskaliśmy dodatkowe 12 miesięcy wsparcia eksploatacyjnego i możliwość korzystania z bazy serwisowej firmy Boeing. Zostaje zadane pytanie, że to wszystko było kosztem czegoś. Ano, kosztem tego, czego nie mogliśmy zrealizować w tamtym postępowaniu, bo nasze prawo zamówień publicznych jest dosyć sztywne. I tu jest problem, o którym rozmawiamy, że nasze prawo zamówień publicznych jest bardzo sztywne i nie pozwala na elastyczność i to powoduje, że przepłacamy. Otóż, to były drobne zmiany, dotyczące zaliczkowania tego programu. Boeing chciał, żeby to było zaliczkowanie kroczące. W tamtym postępowaniu takiego zaliczkowania nie mogliśmy zrealizować.

Drugą kwestią, o ile pamiętam, była kwestia odstąpienia od umowy, czy warunków. Tego, kiedy można odstąpić od umowy i na jakich zasadach. Jako podstawę w większym stopniu przyjęliśmy Kodeks cywilny niż prawo zamówień publicznych. Rzeczywiście, jest to pewne ryzyko. Opóźnienie dostawy o 1 dzień powodowało, że zamawiający mógłby odstąpić od tego zamówienia. Wiadomo, że jeżeli nawet firma Boeing powiedziałaby, że samolot nie przyleci 30 października 2017 r., jak jest w umowie, tylko 15 grudnia, to w Polsce nikt przy zdrowych zmysłach od tej umowy by nie odstąpił, bo ten samolot jest nam potrzebny. Ale formalnie, na podstawie prawa zamówień publicznych, taki zapis musiał istnieć. Dopiero przejście na tryb z wolnej ręki pozwoliło na odstąpienie od tego. Dłuższy jest okres, w którym polski rząd nie odstąpi od umowy. Dłuższy jest okres takiego opóźnienia.

Tu jest te 800 mln zł, które zarobiliśmy, bo „przyjęliśmy kawałek tego ryzyka". Firma Boeing złożyła ofertę na 2800 mln zł. Jeszcze raz podkreślam, że jest to duże konsorcjum. Siedzi tam urzędnik, który wlicza do ceny każdy element. Firma musiała dodać to, jako dodatkowe ryzyko. Stąd ta kwota wzrosła do 2800 mln zł. Konsorcjum Glomex -Lufthansa wzięło to ryzyko na siebie i powiedzmy, że chciało na tym zarobić 100 mln zł, a może trochę więcej. Obcięliśmy te koszty dzięki temu, że weszliśmy w postępowanie z wolnej ręki. I tu jest pytanie do wszystkich parlamentarzystów. Dlaczego polskie prawo zamówień publicznych jest tak nieelastyczne, że promuje różnego rodzaju pośredników, którzy na tym wygrywają? Jeżeli chodzi o zamówienia dla Ministerstwa Obrony Narodowej, też jest to dosyć popularne, że korzystamy z pośredników. Nie kupujemy od tych firm. Panie przewodniczący, oczywiście, może pan kwestionować to, co mówię, ale prosiłbym, żeby mnie pan wysłuchał.

Zanim oddam głos powiem jeszcze, że będziemy jeszcze chcieli jasno pokazać, które konstrukcje nie spełniały tych wymagań i dlaczego, i jak dokładnie wyglądał ten wniosek. Chciałbym powiedzieć to, co wszyscy państwo wiedzą. Trzy firmy złożyły zażalenie na to postępowanie. Pierwsza, to wspomniana już firma Aerospace International Group, która wcześniej, ze względów bezpieczeństwa, została wykluczona. Druga, to firma Jet Business International Group. Trzecia to Alternheim Aviation. Przepraszam jeżeli przekręciłem nazwę. To są firmy kilkunastoosobowe, de facto pośredniczące, dostarczające np. małe biznesowe samoloty do państw afrykańskich, albo serwisujące małe biznesowe samoloty. Abstrahując od innych względów, o których będziemy chcieli jeszcze powiedzieć na innym posiedzeniu Komisji, nie uważam, ażeby korzystanie z pośredników, korzystanie z tego rodzaju podmiotów było w przypadku tak ważkiego sprzętu – a z doświadczeń naszej historii szczególnie ważkiego – było na tyle uzasadnione, żeby korzystać z dziwnych, czy niesprawdzonych na rynku podmiotów.

Dlatego skierowaliśmy to zamówienie do firmy Boeing Company, a nie do jakiegoś dziwnego podmiotu. W przypadku rozpisania przetargu pozwolilibyśmy sobie na ryzyko, że taki podmiot w jakiś dziwny sposób mógłby wygrać. To byłoby nieuzasadnione i niezrozumiałe. Warto też spojrzeć na to, co zrobiła Krajowa Izba Odwoławcza 30 marca. KIO 30 marca 2017 r. powiedziała tak – wyrażamy zgodę przed rozstrzygnięciem na zawarcie umowy z firmą Boeing. Tu jest cały cytat. Ja to skrócę. Ale warto, panie pośle, zobaczyć, dlaczego. Dlatego, że bezpieczeństwo państwa. Dlatego, że względy ekonomiczne. Dlatego, że przez wiele lat transport najważniejszych osób w państwie nie był zapewniony. To wszystko musi ustąpić ewentualnemu interesowi publicznemu. Niestety, to stwierdzenie jest jak najgorszym podsumowaniem państwa odpowiedzialności za to, co się działo w latach 2010-2015, bo być może wtedy można było to postępowanie ukształtować – jak uczy historia – w zupełnie inny sposób.

KIO wyraziła zgodę na to, żeby zawrzeć umowę, w związku z czym ona została zawarta zgodnie z prawem. Jak powiedziałem, te 3 firmy zaskarżyły postępowanie. KIO częściowo uznała zarzuty tych firm. My się z tym nie zgadzamy, w wyniku czego 23 czerwca br. Sąd Okręgowy w Warszawie rozstrzygnie, czy unieważnić tę umowę, czy nie. Naszym zdaniem nie ma podstaw do unieważnienia, bo – jeszcze raz podkreślam – był jeden producent. Tylko jeden podmiot mógł dostarczyć samolot do transportu najważniejszych osób w państwie. Polski rząd nie miał innego wyjścia. Jeszcze raz podkreślam, że nie jest tak, że po raz pierwszy kierujemy się takimi rozstrzygnięciami. Bardzo często sprzęt wojskowy jest indywidualny i kupuje się go w taki sam sposób. Abstrahuję już od innych postępowań i decyzji, np. od tego, w jaki sposób była podejmowana decyzja o wyborze systemu „Patriot", w jakim trybie państwo podejmowali tę decyzję. Abstrahując od tego, czy była to słuszna decyzja, czy nie, wskazuję na tryb. Tam nie było trybu przetargowego. Tam nie było otwartego przetargu, w którym wygrała firma „Patriot", więc prosiłbym, żeby nie formułować takich zarzutów, kiedy my koncentrujemy się na bezpieczeństwie państwa, które mogło być zagrożone.

Bardzo proszę jeszcze o chwilę uwagi, żeby państwo zobaczyli, dlaczego inna konstrukcja nie była w stanie spełnić naszych wymagań. Jeszcze raz podkreślam, że o tym nie decydowało Ministerstwo Obrony Narodowej. Bardzo proszę, panie pułkowniku, o przedstawienie tej informacji i wniosku o pójście w kierunku zakupu z wolnej ręki.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Bardzo proszę.

Koordynator programu w IU płk Michał Marciniak:

Szanowni państwo, konstrukcjami, które były rozpatrywane praktycznie już od 2011 r., były konstrukcje 2 producentów – firmy Airbus i firmy Boeing. W firmie Airbus były to samoloty z rodziny A-320. W przypadku firmy Boeing były to samoloty z rodziny 737. W naszej prezentacji przedstawię samoloty A-319, A-320 i A-321 dlatego, że w przestrzeni publicznej funkcjonują różnego rodzaju analizy mówiące, że te samoloty spełniałyby nasze wymagania. Za chwilę postaram się pokazać, że te analizy nie do końca mają związek z naszymi założeniami. Warto zwrócić uwagę na masę startową tego samolotu, który widzą państwo na slajdzie. Samolot A-321 waży przy starcie 90 ton. To jest samolot bardzo duży, bardzo nieekonomiczny. Za chwilę pokażę, jak wygląda jego zużycie paliwa.

Pierwszą konstrukcją, którą chciałbym omówić, to samolot A-319 i jego wersja biznesowa ACJ-319. Samolot ten jest samolotem małym. W liniach lotniczych jest na ogół używany jako samolot krótkodystansowy do przewozów pomiędzy dużymi hubami w transporcie lotniczym. Prawdą jest to, że ten samolot jest w stanie pokonać Atlantyk bez międzylądowania. Jest tylko jedno zastrzeżenie. Z 40 pasażerami, w konfiguracji dla czterdziestu kilku miejsc pasażerskich. W przestrzeni publicznej pojawił się graf. Zresztą ten graf jest przedrukowany z materiałów promocyjnych firmy Airbus i rzeczywiście jest prawdziwy. Tylko, jak zwykle, problem jest w tym, co jest napisane małym drukiem. Tutaj mają państwo powiększone to, co jest tam napisane. Jak widać, do pokazania tego grafu Airbus przyjął założenie, że pasażer wraz z bagażem waży 100 kg. To raczej nie jest prawdą. Nasze wymaganie mówi, że pasażer wraz z bagażem ma prawo ważyć 122 kg, a pasażer „Head” nawet troszkę więcej. Wynika to z tego, że w przypadku transportu najważniejszej osoby w państwie dopuszcza się możliwość zwiększonej liczby bagaży.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Panie pułkowniku, przepraszam. Panowie, jeżeli ktoś chce rozmawiać, to niech wyjdzie.

Koordynator programu w IU płk Michał Marciniak:

Największą zagadką, która jest prezentowana na tym grafie, jest to stwierdzenie, że jest to trasa lotu dla samolotu, który został jakoś skonfigurowany. Nie ma tutaj informacji, ile jest miejsc pasażerskich, czy ile pomieszczeń jest w tym samolocie. Trzeba pamiętać, że nasze wymagania dotyczyły przede wszystkim możliwości pokonania trasy Warszawa – Nowy Jork i lądowania na lotnisku JFK. Trzeba pamiętać, że w naszych wymaganiach ze względu na bezpieczeństwo przyjęliśmy, że lotnisko zapasowe będzie oddalone o 150 mil od Nowego Jorku. Będzie to lotnisko Boston. Przepisy cywilne nakazują wybór najbliższego lotniska zapasowego. Jak zapewne państwo wiedzą, najbliższym lotniskiem dla lotniska JFK jest Newark. Jest ono oddalone 6 mil od lotniska JFK. W przypadku, gdy na lotnisku JFK następuje załamanie pogody, istnieje duże prawdopodobieństwo, że na lotnisku Newark też nie będzie możliwości lądowania.

W związku z powyższym samolot A-319 z tymi warunkami, które pokazuje tutaj producent, dolatuje praktycznie po prostej na rezerwie paliwa. Dodatkowo, w ramach podnoszenia bezpieczeństwa, naszym wymaganiem było to, żeby pomimo wyboru lotniska Boston, oddalonego o 150 mil, samolot posiadał jeszcze zapas paliwa zapewniający 30 minut lotu. W przypadku, kiedy lotnisko JFK odmówi lądowania, kiedy lotnisko Boston także odmówi lądowania, mamy jeszcze 30 minut na to, żeby znaleźć lotnisko, na którym będziemy w stanie usiąść. Jest to wymaganie znacznie powyżej tego, czego wymagają przepisy cywilne. Jak powiedziałem, przyjęliśmy inną kalkulację co do wagi pasażera. Dodatkowo przyjęliśmy także, że w związku z tym, że delegacja będzie dość liczna, musi być 150 kg zapasu na ładunek, w przypadku transportu rzeczy, które tak liczna delegacja będzie miała ze sobą. Chcę podkreślić, że to jest 150 kg powyżej wagi wszystkich bagaży, paliwa, cateringu i całej masy, która jest na samolocie.

Warto też zaznaczyć, że producent samolotów Airbus przyjął do statystyk wiatr czołowy, jako 85% średnich wiatrów w roku. Natomiast my przyjęliśmy w naszym postępowaniu, że wiatr czołowy będzie wynosił na całej trasie 45 węzłów z przodu. Jest to najbardziej niekorzystny wiatr, który może się zdarzyć na trasie transatlantyckiej. Jak pań-

stwo doskonale wiedzą, przy takim wietrze największym problemem jest powrót. Kolejna sprawa. Nasza konfiguracja, o której będę mówił za chwilę, zakłada 3 pomieszczenia ze ściankami działowymi i zamykanymi drzwiami. W związku z powyższym nasza konfiguracja zapewne znacząco odbiega od konfiguracji, którą przyjął sobie Airbus. I kolejna sprawa. Nasz samolot będzie wyposażony w systemy obrony i ochrony statków powietrznych. To znaczy, będzie to zarówno system pasywny, jak i system aktywny. Są to elementy zabudowywane na kadłubie samolotu, w związku z czym ograniczają jego możliwości zasięgowe ze względu na to, że stawiają taki, czy inny opór.

Warto także podkreślić, że na naszym samolocie w konfiguracji „Salon" będzie zabudowany zestaw aerovag. Jest to system intensywnej opieki medycznej. To jest urządzenie z noszami, defibrylatorem i systemem podawania tlenu. Jest to system podtrzymujący życie. Kolejną sprawą, która będzie się przewijała w dalszych konstrukcjach, jest zapewnienie odległości pomiędzy fotelami. Naszym wymaganiem było, żeby odległość pomiędzy fotelami w części pasażerskiej wynosiła 32 cale. Dla przykładu podam, że firma Ryanair lata na 29 calach. Jeżeli mamy latać za Atlantyk przez 10 godzin, to lepiej, żeby było to w warunkach bardziej komfortowych niż w konfiguracji dla linii low cost.

Jak państwo mogą zobaczyć, to jest pokład samolotu A-319, a to jest pokład samolotu 737 – 800. Brakuje nam 7 metrów. W tym przypadku problemem nie jest zasięg tego samolotu. Problemem jest to, że na ten pokład nie włożymy naszej konfiguracji. Brakuje nam 7 metrów. Warto również podkreślić, że rząd niemiecki i rząd Republiki Czeskiej eksploatują samoloty A-319. Jest tylko jedno zastrzeżenie. Oba samoloty są skonfigurowane na ok. 40 miejsc pasażerskich. Te samoloty w takiej konfiguracji, w jakiej są tam zabudowane – przypomnę, że bez systemów medycznych i bez systemów obrony i ochrony są w stanie przelecieć przez Atlantyk. Natomiast naszym wymaganiem było, że ten samolot ma być skonfigurowany na 65 osób. Do tego mają być te wszystkie systemy, które wymagaliśmy. Samolot A-319 po prostu tego nie pomieści.

Kolejnym samolotem konstrukcji Airbus jest samolot A-320 i jego odmiana biznesowa ACJ-320. Samoloty A-320 i 737 – 800, to samoloty zbliżone. Linie lotnicze eksploatują te samoloty zamiennie. To znaczy, są to samoloty krótkiego i średniego zasięgu, wąskokadłubowe, do przewozu pasażerów bez lotów transatlantyckich. Tutaj również mamy problem z wielkością tego samolotu. W samolocie A-320 do naszej konfiguracji kontynentalnej, czyli do 65 pasażerów, brakuje 18 miejsc pasażerskich. On również jest za mały. Drugim elementem dyskwalifikującym samolot ACJ-0320 jest jego zasięg. Ten samolot nie jest w stanie przelecieć przez Atlantyk bez międzylądowania z wymaganą liczbą pasażerów. Dlatego, że filozofia firmy Airbus skoncentrowała się na tym, żeby przez Atlantyk mógł przelecieć samolot A-319, w konfiguracji na 40 miejsc. Samoloty A-320 – a jak później pokażę również A-321 – to samoloty typowo komunikacyjne.

Żeby konstrukcja lotnicza spełniła warunek przelotu przez Atlantyk, musi mieć zabudowane dodatkowe zbiorniki paliwa. Ale liczba zbiorników paliwa jest ograniczona. Nie można napchać do samolotu tylko paliwa, bo jeszcze dodatkowo muszą się zmieścić bagaże. A przede wszystkim konstrukcja nie może mieć większej masy niż założył konstruktor. A więc nie jest to tylko i wyłącznie kwestia paliwa, ale także podejścia i filozofii producenta do poszczególnych produkcji. Kolejnym samolotem, który w przestrzeni publicznej przywoływany był jako ten, który mógł spełnić nasze wymagania, jest samolot ACJ-321 zbudowany na platformie A-321. To jest samolot wąskokadłubowy średniego zasięgu, który zabiera większą liczbę pasażerów. Jak za chwilę państwu pokażę, są to samoloty, które różnią się tylko długością kadłuba. Ten samolot w ogóle nie jest projektowany do lotów transatlantyckich.

Jednym z naszych wymagań było to, żeby samolot używany, który zostanie dostarczony w listopadzie br., był w stanie przelecieć przez Atlantyk z międzylądowaniem w Keflavik, na Islandii. Analizy zasięgowe pokazały, że samolot spełnia to wymaganie, ale zabierze tylko 3 pasażerów, przy siedmioosobowej załodze. Ten wymóg, ten samolot będzie w stanie spełnić, oczywiście, bez dodatkowego bagażu. W związku z powyższym ten samolot nie jest w stanie spełnić naszych wymagań, pomijając fakt, że jest za ciężki. Jego masa startowa wynosi 97 t. Podsumowując te wszystkie analizy można stwierdzić, że tylko konstrukcja na płatowcu 737 – 800 z obecnie zabudowanymi silnikami spełnia

wszystkie nasze wymagania. To znaczy, masa startowa jest poniżej 90 t, można skonfigurować pokład dla 65 pasażerów, a samolot jest w stanie dolecieć bez międzylądowania z Warszawy do Nowego Jorku. Pozostałe konstrukcje nie spełniają wymagań zamawiającego w którymś z tych elementów.

Kolejne porównanie dotyczy ceny tych samolotów i ich zużycia paliwa, ponieważ jest to istotny element dotyczący eksploatacji samolotu. Jak państwo zauważą, samoloty A-320 i 737 – 800, to samoloty zbliżone. Zużywają podobną ilość paliwa i kosztują mniej więcej tyle samo. Samolot A-321 jest samolotem znacznie droższym. Pomijam już fakt, że jest za ciężki. W stosunku do samolotu Boeing zużywa na godzinę lotu 350 kg paliwa więcej. Przy 10 godzinach lotu to jest 3,5 tony. Te 3,5 tony gdzieś trzeba wziąć. To znaczy, że kogoś nie można zabrać, żeby zabrać to paliwo. Jak mówiłem wcześniej, samoloty A-319, A-320 i A-321, to samoloty z tej samej rodziny. Szerokość ich kadłuba, rozpiętość i wysokość jest dokładnie taka sama. Różni je tylko długość kadłuba.

Tak samo jest w przypadku samolotów 737. Powstała cała rodzina od 737 – 600, przez 700 i 800, aż po 737 – 900. Tam również samoloty różnią się tylko i wyłącznie długością kadłuba. Dla nas optymalnym rozwiązaniem, zaproponowanym nie tylko przez producenta samolotu, ale również przez pośrednika w postępowaniu konkurencyjnym, był samolot 737 – 800. Pan minister wspomniał już na temat nowych konstrukcji. Jednym z kluczowych wymagań z punktu widzenia eksploatacji statków powietrznych jest to, żebyśmy kupili samolot nowy, ale żeby jako konstrukcja, był to samolot dojrzały. Dlatego postawiony był wymóg, że na dzień złożenia oferty samolot musi być w użytkowaniu co najmniej przez 3 lata. W tej chwili zarówno Airbus, jak i Boeing przechodzi zmianę konstrukcji. Airbus wprowadza wszystkie samoloty z oznaczeniem Neo.

Natomiast Boeing przestawia produkcję na samoloty Max. Tutaj są zaprezentowane daty ich pierwszych oblotów. Jak państwo widzą, żadna z konstrukcji firmy Boeing nie spełnia naszych wymagań. Natomiast samolot A-320 we wrześniu br. byłby w stanie spełnić te wymagania, jeżeli chodzi o 3 lata eksploatacji. Tylko w momencie, w którym uruchomilibyśmy postępowanie stawiając ten wymóg, mając tę wiedzę bylibyśmy posądzeni o faworyzowanie jednego producenta, bo wiemy, że tylko jeden samolot na świecie jest w stanie ten wymóg spełnić.

O to jest ta choroba wieku dziecięcego? W technice lotniczej 3 lata to okres, po którym kończą się wszystkie problemy techniczne. W tym czasie producent wprowadza dodatkowe usprawnienia. Przykładem niech będzie Dreamliner i słynne akumulatory palące się na lotniskach w Japonii, czy samolot A-380, który miał problemy z nowymi silnikami. Dopiero po 3 latach producenci byli w stanie usunąć wszystkie niesprawności.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Dobrze, jeżeli…

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Panie pułkowniku, czy jeszcze coś?

Koordynator programu w IU płk Michał Marciniak:

Odnośnie do techniki, już nie.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Panie pułkowniku, prosiłbym jeszcze – ale już bardzo krótko – o przedstawienie, jak ten samolot będzie wyglądał i jak wygląda zabezpieczenie tego samolotu w zespół, czy całą kadrę, która będzie go obsługiwała, bo jest to też przedsięwzięcie, które rozpoczęliśmy w 2016 r. Teraz zarzucenie zakupu tych samolotów, powiedzenie, że odkładamy ten zakup na najbliższe 5, czy 7 lat powodowałoby, że trzeba byłoby przedefiniować cały system związany ze szkoleniem i doborem kadry technicznej. Oczywiście, można to zrobić, tylko jest pytanie o racjonalność takiej decyzji.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Proszę bardzo, panie pułkowniku.

Koordynator programu w IU płk Michał Marciniak:

Szanowni państwo,

Pozyskana konstrukcja od firmy Boeing, to samolot 737 – 800 New Generation, o oznaczeniu NG oraz jego biznesowa wersja, tj. samolot BBJ2. Konfiguracja pokładu z salonem „Head” zakłada przewóz 4 pasażerów w salonie „Head”, 2 pasażerów w przedziale VIP, 12 pasażerów w przedziale „biznes” oraz 48 pasażerów w przedziale ekonomicznym. Dodatkowo w samolocie będzie miejsce odpoczynku dla załogi oraz system podtrzymywania życia aerovag, o którym wspominałem wcześniej. Konfiguracja pasażerska samolotu 737 – 800 NG zakłada przewóz 132 pasażerów, z czego 120 pasażerów w wersji ekonomicznej i 12 pasażerów w wersji biznes. W listopadzie przyjdzie do nas samolot w konfiguracji liniowej. Jego docelową konfigurację widać na slajdzie. Samolot będzie wyposażony w autonomiczne schody, co jest rzadko spotykane na rynku cywilnym. Chodzi o to, żeby samolot mógł lądować w każdych warunkach, na każdym lotnisku, łącznie z lotniskami wojskowymi, które nie zawsze posiadają należyte zabezpieczenie. Oczywiście, samolot będzie nosił barwy godnie reprezentujące Rzeczpospolitą Polską.

Co jest najważniejsze, samolot będzie wyposażony w aktywne i pasywne systemy ochrony i obrony. Będzie posiadał system identyfikacji bojowej IFF. Będzie posiadał wojskowy system nawigacyjny. Będzie posiadał systemy łączności wojskowej. Będzie posiadał łączność satelitarną jawną i szyfrowaną. Pomieszczenie dla pasażera „Head” będzie miało klauzulę do poziomu „tajne”, łącznie ze środkami komunikacji w postaci Internetu i telefonu oraz możliwością przetwarzania informacji niejawnych do poziomu „tajne”. Będzie wyposażony w odbiorniki GPS z modułem SAASM, które zapewniają pracę nawet w przypadku wprowadzenia zakłóceń.

W chwili obecnej w 1. Bazie Lotnictwa Transportowego realizowany jest proces przygotowania jednostki, czy w ogóle przygotowania sił zbrojnych do przyjęcia samolotów dla VIP i to nie tylko samolotów Boeing, ale również samolotów G550. Etat jednostki zwiększono o 128 stanowisk. Zakończono szkolenie personelu technicznego, personelu pokładowego oraz pierwszej grupy pilotów w ośrodku w Stanach Zjednoczonych. Dokonano przeglądu infrastruktury lotniskowej pod kątem użytkowania tych samolotów. Dobiega końca proces opracowania dokumentacji normującej eksploatację samolotów G550, który zakończony zostanie w przyszłym tygodniu. Realizację wdrażania oraz nadzór nad wdrażaniem tego samolotu do sił zbrojnych prowadzi zespół sterujący, który został powołany w Inspektoracie Uzbrojenia.

Co ważne, w dniu 26 maja br. podpisano list intencyjny pomiędzy Wojskowymi Zakładami nr 2 w Bydgoszczy, a firmą Gulfstream, w sprawie serwisowania polskich samolotów G550. Zakłady w Bydgoszczy będą osiągały zdolność do serwisowania tych samolotów w przyszłości, po zakończeniu okresu gwarancyjnego, który został określony w umowie. W odniesieniu do samolotów Boeing, zwiększenie etatu o 128 stanowisk dotyczyło zarówno pozyskania samolotów małych, jak i średnich. Odbyła się konferencja uzgodnieniowa w zakresie szkolenia personelu latającego, pokładowego i technicznego. Podobnie, jak w przypadku samolotu małego, nasz personel będzie szkolony w certyfikowanych zagranicznych ośrodkach szkoleniowych. Podobnie, jak w przypadku samolotu małego, jest zespół sterujący, który będzie nadzorował realizację i wdrażanie tych samolotów. Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Jeżeli można…

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję, panie pułkowniku. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

…to chciałbym dokończyć. Szanowni państwo, po pierwsze, chcieliśmy po prostu zrealizować zadanie, które zostało postawione i zostało zaniedbanie przez 8 lat poprzednich rządów. Przez 5 lat nie ma wątpliwości, że nie zostało zrealizowane, a powinno być. Zrobiliśmy to wedle jak najlepszej wiedzy, umiejętności i doświadczenia żołnierzy i pracowników Inspektoratu Uzbrojenia i innych jednostek podległych ministrowi obrony narodowej. Dla porównania można pokazać – bo padają też takie tezy, że to drogie zakupy – że Air Force One, który będzie służyć prezydentowi Stanów Zjednoczonych, o ile dojdzie to do skutku, w podstawowej, bazowej wersji kosztuje trzysta kilkadziesiąt milionów

dolarów. Ale w wersji wojskowej, czyli wyposażony w te urządzenia, o których mówiliśmy, kosztuje już 2 mld dolarów.

Oczywiście, nie mamy aż tak rozbudowanego samolotu, ale z całą odpowiedzialnością można powiedzieć, że będzie to jeden z kilku najbezpieczniejszych na świecie samolotów do przewozu najważniejszych osób w państwie. Niestety, bezpieczeństwo kosztuje i podraża cenę. Nie dość powiedzieć, że bodajże Niemcy w swoich samolotach decydują się na pewne systemy, które my już zamówiliśmy. Dopiero teraz będą dozbrajali te samoloty. Dlatego ta cena jest różna od cen katalogowych. Chciałem uniknąć tego, co teraz powiem, ale przed chwilą przeczytałem coś na Twitterze, panie ministrze Siemoniak. Chciałbym tę dyskusję prowadzić w sposób merytoryczny, spokojny i naprawdę zastanowić się nad tym, co jeszcze zrobić, żeby bezpieczeństwo najważniejszych osób w państwie – może kiedyś również pana – było jak najlepiej zapewnione.

Panie ministrze, robili to żołnierze, którzy do niczego nie byli zmuszani. Dlatego przedstawiłem nasz proces decyzyjny, żeby państwo, jak również media, zrozumieli, jak dochodziliśmy do powzięcia takiej decyzji. Nie lobbystami, nie jakimiś naciskami, tylko racjonalną decyzją postąpiliśmy w taki, a nie inny sposób. Powiem tak. Gdyby zrobił to inny polityk opozycji, to rozumiałbym to. Ale pan był ministrem obrony narodowej. Ten oficer, który tutaj siedzi, podlegał panu. I ten oficer przez 4 lata pana rządów prowadził te postępowania i prowadzi dalej. W składzie tych komisji nie ma nikogo włożonego przeze mnie. Formułowanie zarzutów o korupcję, o nieuczciwość, o naciski, które ja, doktor Berczyński, czy ktoś na nich wywierał, a teraz, że zmusiliśmy ich do tego, jest – panie ministrze – czymś, co moim zdaniem nie powinno paść z ust byłego ministra obrony narodowej. Bo panu, panu ministrowi Mroczkowi, a także mnie za pewien czas, można mniej. Pan wie, jak ta instytucja funkcjonuje.

Jeszcze raz chciałbym podziękować tym wszystkim, którzy pracowali przy tym postępowaniu, którzy często w sobotę, w niedzielę lub w nocy robili wszystko w terminach, żeby zrealizować to postępowanie i byli w tej sprawie na każde wezwanie Ministerstwa Obrony Narodowej, żeby służyć Polsce, bo to było ich zadanie. Za to tym wszystkim oficerom i pracownikom bardzo serdecznie dziękuję. Oczekiwałbym, żeby państwo wznieśli się ponad naszą codzienną walkę polityczną. Te samoloty będą służyły nam wszystkim. Chciałbym, żeby państwo dostrzegli, że nie warto za każdym razem formułować insynuacji i zarzutów. Lepiej zastanowić się, co jeszcze można poprawić i co zrobić, żeby bezpieczeństwo i procedury przetargowe funkcjonowały lepiej, bo od tego wszyscy jesteśmy jako politycy, jako parlamentarzyści.

Nie ma już pana przewodniczącego Opioły, ale na koniec chciałem jeszcze coś powiedzieć. Wspomniałem tutaj o kwestiach związanych z podstawowym interesem bezpieczeństwa państwa i zagrożeniem bezpieczeństwa państwa. Będziemy prosili pana przewodniczącego Opiołę, żeby Komisja do Spraw Służb Specjalnych również w tych kwestiach, które są szczególnie ważkie, a które zagrażały nam w toku tego postępowania, zapoznała się zgodnie ze swoją właściwością z tym materiałem. Mam nadzieję, że jeszcze w tym tygodniu taka bardzo poważna informacja zostanie panu przewodniczącemu i wszystkim członkom tej Komisji przedstawiona, bo chcemy, żeby to postępowanie było w pełni transparentne. Chcemy też, żeby wszyscy uprawnieni, żeby wszyscy państwo mieli świadomość zagrożeń, które były w tym postępowaniu i których – mam nadzieję – udało się nam skutecznie uniknąć. Dziękuję. To tyle z mojej strony. Jestem do państwa dyspozycji.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Zanim rozpoczniemy dyskusję, pozwolę sobie na krótkie podsumowanie. Panie pułkowniku, już wcześniej słyszałem o panu, że jest pan profesjonalistą. Pana dzisiejsze wystąpienie potwierdza to. Tak, że również ja dziękuję panu za pański wkład w ten przetarg na pozyskanie sprzętu.

Poseł Wojciech Skurkiewicz (PiS):

I przepraszamy za posła Siemoniaka.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Panie pułkowniku, dziękuję panu. Wiem, że to całe postępowanie było rzeczywiście niezwykle skomplikowane. Zostało przeprowadzone w bardzo krótkim czasie i bardzo profesjonalnie. Mam nadzieję, panie ministrze, że kolejne postępowania będą prowadzone w podobnym stylu. A za to gratuluję.

Otwieram dyskusję. Proszę się zgłaszać. Już są pytania. Proszę. Zaczyna pan poseł Cezary Tomczyk.

Poseł Cezary Tomczyk (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, usłyszeliśmy z ust pana ministra Kownackiego wiele pięknych słów. Słyszeliśmy o honorze, o dumie. Powiem tak. Żeby szanować państwo tak, jak mówi pan minister Kownacki, trzeba szanować prawo. To, o czym dzisiaj rozmawiamy, to wyrok nie opozycji, tylko wyrok Krajowej Izby Odwoławczej. Wyrok z dnia 3 kwietnia 2017 r., który zarzuca bardzo poważne naruszenia ustawy o zamówieniach publicznych rządowi PiS i Antoniemu Macierewiczowi. Szanowni państwo, Krajowa Izba Odwoławcza to instytucja, która rozpatruje odwołania dotyczące zamówień publicznych. Panie ministrze, chciałbym zwrócić pana uwagę na jedną rzecz. Na czele Krajowej Izby Odwoławczej stoi pani Małgorzata Rakowska, prezes tej organizacji. Krajowa Izba Odwoławcza stwierdziła, że ten przetarg, a właściwie konkurs – bo to nie był przetarg – ustawiliście pod zakup u konkretnego producenta.

Oczywiście, jak pan mówi, przypadkiem jest, że pan doktor Berczyński był związany z tą firmą przez 27 lat. I przypadkiem jest, że przy okazji był doradcą pana Antoniego Macierewicza. Chciałbym zwrócić uwagę pana ministra na jedną rzecz dlatego, że prezes Rakowska jest prezesem Krajowej Izby Odwoławczej – uwaga – od czerwca 2016 r. Czy pan wie, panie ministrze, kto powołał prezes Krajowej Izby Odwoławczej? Otóż, prezesa Krajowej Izby Odwoławczej powołał pan premier Morawiecki. Instytucja, której prezes została wybrana przez premiera Morawieckiego stwierdziła, cytuję: „Zarzut naruszenia przez zamawiającego art. 7 ust. 1 ustawy przez nieuzasadnione faworyzowanie firmy Boeing, polegające na przyjętym z góry zamiarze udzielenia zamówienia producentowi samolotów Boeing, potwierdził się”. I dalej: „Zamawiający dopuścił się naruszenia zasady uczciwej konkurencji i nierówno potraktował wykonawców”.

To nie są słowa i tezy opozycji. Szczerze mówiąc nawet nie wiem, czy po tym, co minister zaprezentował wcześniej, odważyłbym się na takie słowa nie mając w tym przypadku dostępu do dokumentów. Na szczęście mieliśmy je w przypadku śmigłowców. Ale Krajowa Izba Odwoławcza miała dostęp do dokumentów. Krajowa Izba Odwoławcza, której prezes została powołana przez pana premiera Morawieckiego, badała tę sprawę dogłębnie i wydała wyrok, który liczy kilkadziesiąt stron. I do tego będziemy się dzisiaj odnosić. Warto wspomnieć – i to jest takie zdanie, które trzeba powiedzieć – że ten wyrok Krajowej Izby Odwoławczej, który odnosi się bezpośrednio do zakupów, które pan – panie ministrze – nadzorował, to również gotowy akt oskarżenia przeciwko panu ministrowi Macierewiczowi, bo instytucja państwa polskiego twierdzi wprost, że w tej sprawie złamaliście, albo naruszyliście prawo.

Przypomnę, że już raz jeden z szefów instytucji polskiego państwa przyznał się do tego, że wykończył przetarg na śmigłowce wielozadaniowe dla polskiej armii. W związku z tym można przyjąć takie założenie, że jedne przetargi, które z założenia są transparentne i konkurencyjne wykańczacie, a w tym samym czasie z wolnej ręki, bez przetargu kupujecie samoloty dla najważniejszych osób w państwie za 2 mld zł. Nie ma śmigłowców dla polskiej armii. Nie kupiliście nawet jednego, pomimo tego, że w 2017 r. pierwsze z posiadanych trafią na złom. Kupiliście za to, za 2 mld złotych samoloty dla polskich VIP-ów.

Chciałbym zadać panu pytanie. Czy jest pan świadom, panie ministrze, że w procedurze, która trwała – jeśli dobrze pamiętam – 19 dni, wydał pan 2 mld zł polskiego podatnika bez przetargu i – jak twierdzi Krajowa Izba Odwoławcza – z naruszeniem prawa i że jest to największy tego typu wydatek w historii wolnej Polski? To nie jest tak, że rozmawiamy o sprawach, które dzieją się każdego dnia. Czy był taki duży przetarg? Tak zrobiony, czy wykonany. Przetarg. Nawet przyzwyczailiśmy się do tego słowa,

bo ciężko jest sobie wyobrazić, że może istnieć jakiś inny standard w tej sprawie, żeby polska armia, czy polskie państwo mogło wydać 2 mld zł bez przetargu.

Zadzwoniłem dziś do jednej z gmin u siebie w powiecie i zapytałem, ile u nich trwało jakieś ostatnie postępowanie zakupowe. Okazuje się, że jedna z gmin w powiecie sieradzkim kupiła ostatnio wóz strażacki do ochotniczej straży pożarnej. Postępowanie w tej sprawie trwało ponad 40 dni. Było to postępowanie, które dotyczyło wozu strażackiego dla ochotniczej straży pożarnej za 200 tys. zł. Tutaj mamy 19 dni, 2 mld złotych i zakup bez przetargu. Każdy, kto miał w Polsce do czynienia z przetargami wie, że to, co zrobiliście, nie ma precedensu. Dlatego dzisiaj się tutaj spotykamy. Wypada zadać pytanie, dlaczego zdecydowaliście się na brak konkurencji? Czy zrobiliście to – jak twierdzicie – ze względu na pewną nadzwyczajną sytuację? Krajowa Izba Odwoławcza, której prezesa powołał minister Morawiecki twierdzi, że nie.

Państwo polskie ma podpisaną umowę z polskim przewoźnikiem lotniczym, tj. z firmą „LOT", której właścicielem jest Skarb Państwa, czyli w imieniu suwerena polski rząd. Wie pan dobrze, panie ministrze, że reszta porosyjskiej floty została wycofana po 2010 r. W związku z tym, co takiego się stało od 2011 r.? Jaka była ta pilna sytuacja, w związku z którą nie mogliście przeprowadzić normalnego przetargu? A może pani premier Szydło nie miała czym latać? Można zadać takie pytanie i próbować to uzasadnić. Ale pani premier Szydło regularnie po pracy, na koszt podatnika – co jest oczywiście zrozumiałe – latała do Krakowa. Czasami jej kolumna ma po drodze różnego rodzaju zdarzenia, a czasami nie. Ale samolotów nigdy nie zabrakło. Premier Szydło od 2 lat regularnie w piątek po pracy lata do Krakowa. Tych lotów było kilkadziesiąt. Kilkadziesiąt lotów miał również pan prezydent Duda. I nie wydaje się, żeby tych samolotów brakowało.

A może warto zadać pytanie, czy zrobiliście to w związku z jakąś wyjątkowością nierozstrzygniętego przetargu? Czy to było coś, czego nie mogliście przewidzieć? Otóż Krajowa Izba Odwoławcza – przypomnę – której prezes została wybrana przez pana premiera Morawieckiego, twierdzi, że nie. Stwierdza w uchwale z 2011 r., co potwierdza w ostatnim wyroku, że brak rozstrzygnięcia, czy unieważnienie przetargu nie jest taką przesłanką. Dlatego, że w państwie polskim, w związku z tym, że istnieje przejrzysta procedura przetargowa, bardzo często nie dochodzi do rozstrzygnięcia przetargu. W związku z tym trzeba rozpisać nowy, ustalić nowe zasady. Jest to coś, co państwo, jak również Ministerstwo Obrony Narodowej musi przewidzieć.

A może zrobiliście to, ponieważ miały przepaść środki? To też jest teza, którą stawiało Ministerstwo Obrony Narodowej. Krajowa Izba Odwoławcza twierdzi, że w tej sprawie została wprowadzona w błąd przez Ministerstwo Obrony Narodowej. A może dlatego, że zakup był bardzo pilny? To też jest jedna z informacji, które pojawiły się ze strony Ministerstwa Obrony Narodowej. Ale jak skonfrontować to z faktem, że pierwszy nowy samolot dla polskich VIP ma przylecieć w 2020 r. Mówię o nowych samolotach. Drugi samolot przyleci w 2021 r. Czy to jest ta pilność, o której mówimy, przez którą nie można przeprowadzić normalnej procedury przetargowej? Izba stwierdziła, cytuję" „Art. 131h ustawy przez zastosowanie trybu zamówienia z wolnej ręki w sytuacji, w której nie została zrealizowana hipoteza normy prawnej wynikającej z wyżej wymienionego przepisu, ponieważ w okresie od 2011 r. nie wydarzyła się żadna wyjątkowa sytuacja niewynikająca z przyczyn leżących po stronie zamawiającego, której nie mógł on przewidzieć, a która wymaga natychmiastowego wykonania zamówienia".

Uchwała Krajowej Izby Odwoławczej i wyroki…

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Przepraszam, panie pośle, ale…

Poseł Cezary Tomczyk (PO):

Ale ja zadaję konkretne pytanie.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Wiem, wiem. Bardzo konkretne. Bardzo konkretne pytania dotyczące również wozów strażackich. Ale, czy mógłby pan zmierzać do rzeczy?

Poseł Cezary Tomczyk (PO):

Dobrze, oczywiście. Już zmierzam do końca, jeśli pan pozwoli.

Poseł Piotr Kaleta (PiS):

Panie pośle, ja przepraszam, ale jaka to była gmina, o której pan wspomniał?

Poseł Cezary Tomczyk (PO):

Błaszki.

Poseł Piotr Kaleta (PiS):

Błaszki. A jaki samochód? Za 200 tys. zł, tak?

Poseł Cezary Tomczyk (PO):

Przypomnę, że jest tam wybrany burmistrz z PiS.

Poseł Piotr Kaleta (PiS):

Już nie jest. Ale to był samochód za 200 tys. zł, tak? Panie pośle, chciałem to uściślić.

Poseł Cezary Tomczyk (PO):

Tak.

Poseł Piotr Kaleta (PiS):

Nie ma takich wozów za 200 tys. zł.

Poseł Cezary Tomczyk (PO):

Były kupione 2 wozy strażackie. Jeden za 800 tys. zł, a drugi za 200 tys. zł. Może pan sprawdzić. Ta informacja jest w Biuletynie Informacji Publicznej. Zachęcam do czytania stron internetowych.

Przejdźmy dalej. Jeśli mógłbym dokończyć, skończę ten cytat Krajowej Izby Odwoławczej: „…ponieważ w okresie od 2011 r. nie wydarzyła się żadna wyjątkowa sytuacja niewynikająca z przyczyn leżących po stronie zamawiającego, której nie mógł on przewidzieć, a która wymaga natychmiastowego wykonania zamówienia”. I ostatni element tej całej sprawy. Dlaczego Boeing? W wyjaśnieniach dla Krajowej Izby Odwoławczej stwierdziliście, że tylko ten jeden samolot spełnił wymagania. Czy Wysoka Komisja wie, na jakiej podstawie? Otóż, według Krajowej Izby Odwoławczej Ministerstwo Obrony Narodowej nie zadało sobie trudu zbadania, czy można kupić inny samolot. Nie zrobiło analizy rynku. Ministerstwo działało na podstawie 2 ofert, które wpłynęły do ministerstwa w nierozstrzygniętym wcześniej przetargu. Na tej podstawie ustaliło, że na rynku nie ma innych samolotów. To jest trochę tak, jak gdyby udać się do salonu samochodowego, w którym jest tylko jedna marka, a potem uznawać, że innych samochodów nie ma. Jest to coś, co wymaga wyjaśnienia. Potem w komunikacie Ministerstwa Obrony Narodowej czytamy, że zweryfikował to rynek.

I tu przechodzimy do najważniejszego wątku. Dlaczego akurat na tym tak bardzo wam zależało? Dlaczego zależało wam na tym, żeby zrobić to bez przetargu i tak, żeby ten konkurs, czy tę procedurę mogła wygrać określona firma? Wypada zadać pytanie, kto miał interes w tym, żeby nie organizować przetargu? Czy np. pan Berczyński miał w tym interes, czy jednak nie miał interesu w tej sprawie? Czy jako były pracownik tej firmy, w której pracował przez 27 lat, czuł się z nią związany, czy może jednak nie? Czy szeptał do ucha ministra, że na rynku nie ma innych samolotów, czy nie szeptał? Czy doradzał, żeby pieniądze na śmigłowce przeznaczyć na zakup bez przetargu samolotów z firmy, w której pracował 27 lat, czy może jednak tak nie robił?

Wyrok Krajowej Izby Odwoławczej to gotowy akt oskarżenia przeciwko ministrowi Macierewiczowi. Jeśli odwołanie Ministerstwa Obrony Narodowej do sądu w tej sprawie nie znajdzie uznania, to sprawa z naszego zawiadomienia w trybie pilnym trafi do prokuratury, bo taka jest normalna kolej rzeczy i w tej sprawie to powinno się zdarzyć. To jest bulwersujące. Krajowa Izba Odwoławcza zmiażdżyła państwa bezprzetargową procedurę. Na koniec chciałbym zapytać pana ministra, czy jest szansa, żeby wziąć udział w konkursie na nazwę samolotów dla VIP? Nie wiem, czy ten konkurs został już rozstrzygnięty. Proponowałbym 3 nazwy: Berczyński – jeden, Nowaczyk– dwa i Macierewicz – trzy, bo być może to te 3 osoby są prawdziwymi patronami zakupu samolotów

bez przetargu. W wyroku Krajowej Izby Odwoławczej ta procedura została po prostu zmiażdżona. Dziękuję bardzo.

Poseł Wojciech Skurkiewicz (PiS):

Ale nazwy już są wybrane. Pan nie słuchał.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Proszę państwa, 19 minut. Gratuluję. Proszę państwa, salę mamy do godz. 15:00. Panie ministrze, chyba tutaj nie ma co tego komentować, więc może następne pytanie. Proszę, pan przewodniczący Mroczek.

Poseł Czesław Mroczek (PO):

Panie przewodniczący, jest pewien standard zachowania przewodniczącego. To jest w końcu informacja rządu na temat bardzo bulwersującego zakupu. Jak rozumiem, chcieliście, żeby podczas tego posiedzenia była jakaś dyskusja. Pan minister ze swoimi współpracownikami mieli nielimitowany czas wypowiedzi, a pan w tej chwili czyni kąśliwe uwagi pod adresem posła, który przez cały czas odnosił się merytorycznie do tego zagadnienia. Albo przyszliście dyskutować w tej sprawie, albo robić przedstawienie. Rozumiem, że źle wymierzył pan czas, bo następna komisja powinna tu wejść po wystąpieniu pana ministra Kownackiego. Wtedy byłby pełen sukces.

Proszę państwa w sprawie pozyskania samolotów do przewozu najważniejszych osób w państwie mam 2 kwestie. Najpierw sama koncepcja, sama idea, a później sposób jej realizacji. Jeżeli chodzi o koncepcję, to wybraliście model najdroższego sposobu realizacji tego zadania. Odwołanie do wzorca amerykańskiego jest tutaj wręcz symboliczne. Tak. Zamiast nowoczesnego sprzętu dla wojska, zamiast śmigłowców dla wojska, kupujecie niezwykle drogie samoloty do przewozu władzy. I to jest wasza koncepcja. Pan pułkownik przy okazji powiedział, że do wykonania tego zadania nie utworzono komórki, która ma 128 etatów, tylko zwiększono o 128 etatów zespół ludzi w bazie, który będzie musiał wykonywać to zadanie. Jeżeli podliczymy wszystkie koszty, to będziemy mieli najdroższy z możliwych sposób realizacji tego zadania. Zresztą są na świecie państwa, które rezygnują z własnej floty do przewozu najważniejszych osób w państwie. Wybierają inne, tańsze rozwiązania.

Przez kilka lat w Polsce obowiązywało takie rozwiązanie, że był czarter samolotów od narodowego przewoźnika. Jeżeli policzylibyśmy koszty, to było to stosunkowo tanie rozwiązanie. Ale to jest wasz model. Na dwudniową imprezę NATO kupiliście 30 super wyposażonych limuzyn. Nikt na świecie by tego nie zrobił. Tak samo postępujecie z punktu widzenia modelu budowania floty do przewozu najważniejszych osób w państwie. Nie liczycie się z pieniędzmi podatnika, bo nie są wasze. Po prostu nie wasze. Wydajecie, bo nie wasze, nie licząc się z żadnymi kosztami.

A teraz sposób realizacji. Zanim przejdę do tego bulwersującego postępowania, 2 zdania trzeba powiedzieć na temat pozyskania samolotów małych. W tym postępowaniu też mamy bardzo ciekawe rozstrzygnięcie. Rozstrzygnięcie, w sprawie którego poprzedni rząd Platformy i PSL prowadził postępowanie konkurencyjne, do którego przystąpiło kilkanaście podmiotów. To postępowanie zostało unieważnione już przez Antoniego Macierewicza w listopadzie, czy w grudniu. Tak zmieniono warunki tego przetargu, że w drugim postępowaniu udział wzięły już tylko 2 firmy, a złożona została tylko jedna oferta. To jest wasz sposób działania. Tamtą sprawę też będziemy wyjaśniać, bo ona też ma duże znaczenie. Ale tutaj, w tym drugim postępowaniu związanym z pozyskaniem 3 samolotów średnich, proszę państwa, to nie jest kwestia tego, jak dzisiaj ocenimy wystąpienie pana ministra i jego współpracowników. Dlatego, że organ państwowy, instytucja państwowa powołana do oceny zgodności z prawem postępowań w zakresie zamówień publicznych już tego dokonała.

Pan minister Kownacki spóźnił się, jeżeli chodzi o prośbę, żeby ktoś ocenił jego postępowanie. Pan już został oceniony. Czy pan tego nie zauważył? Dzisiaj przedstawia nam pan tutaj jakieś historie. Niech pan się zapozna z tymi kilkudziesięcioma stronami miażdżącej dla pana oceny tego postępowania. Mówi pan o jakimś skandalu, czy o tym, że nie ma skandalu w procedurze zakupu z wolnej ręki. No pewnie, że nie ma. Ona jest wprowadzona ustawą – Prawo zamówień publicznych. Skandal polega na tym, że pan rażąco

naruszył tę procedurę zamówień publicznych. Proszę państwa, w tej sprawie instytucja państwowa stwierdziła, że zamawiający – Ministerstwo Obrony Narodowej – działał w ramach z góry powziętego zamiaru zlecenia tego wybranej firmie, firmie Boeing. I rażąco łamał prawo. To znaczy, łamanie prawa jest zawsze rażące. Łamał prawo tylko po to, żeby dojść do tego brzegu, którym miało być właśnie zlecenie firmie Boeing tego zamówienia. To wszystko jest opisane.

Krajowa Izba Odwoławcza jest quasi sądem w zakresie postępowań dotyczących zamówień publicznych. Teraz Ministerstwo Obrony Narodowej jest na etapie organu drugiej instancji, czyli sądu okręgowego. Niech pan się nie spodziewa ani łagodnego, ani srogiego rozstrzygnięcia dotyczącego oceny pana działań ze strony sejmowej Komisji i opinii publicznej, bo opinia publiczna i sejmowa Komisja będą się kierować w tej sprawie ustaleniami i wyrokiem Krajowej Izby Odwoławczej. Pan został już oceniony. Po prostu niech się pan otrząśnie. Niech się pan ogarnie. Niech się pan zapozna z tym orzeczeniem. Czekamy na rozstrzygnięcie drugiej instancji. Proszę państwa, w tej sprawie może być jeszcze sporo zaskakujących rozstrzygnięć. Sąd działa w tej sprawie nie w trybie kasacyjnym, tylko w ramach apelacji i może przyjąć rozstrzygnięcie, o którym zresztą pan minister mówił. Może tę umowę unieważnić.

Jeżeli sąd tę umowę unieważni, to – oczywiście – będą bardzo poważne konsekwencje. Jeżeli ograniczy się do utrzymania w mocy wyroku Krajowej Izby Odwoławczej, to kolejne działania w tej sprawie też są oczywiste. Jak powiedział pan poseł Cezary Tomczyk ten wyrok Krajowej Izby Odwoławczej to swoisty akt oskarżenia. W tej sprawie będą musiały działać organy państwa odpowiedzialne za przestrzeganie porządku prawnego w zakresie zamówień publicznych. Ale chcę wyraźnie powiedzieć, że w Polsce nie może być tolerowana taka sytuacja, w której tolerowany będzie „owoc zatrutego drzewa”. Nie może pozostać w obiegu prawnym umowa zawarta w ramach swoistej zmowy z rażącym naruszeniem prawa. To jest bulwersująca historia, której nie da się zakrzyczeć, przykryć, czy ukryć.

Zawarto kontrakt na 2 mld zł z rażącym naruszeniem prawa, działając z pełną świadomością w ramach z góry powziętego zamiaru, żeby obdarzyć tym kontraktem jedną firmę. Koniec, kropka. To nie jest kwestia tez opozycji. To jest wyrok Krajowej Izby Odwoławczej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Jeszcze kolejny, proszę, pan trzeci. Pan poseł Kierwiński.

Poseł Marcin Kierwiński (PO):

Pan trzeci, to bardzo ciekawe.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Bo po trzech wystąpieniach będzie odpowiedź, jeśli pan minister w ogóle znajdzie temat do odpowiedzi. Proszę państwa, skoro pan poseł Kierwiński pyta, to powiem, panie ministrze, że ja tutaj nie widzę pytań, na które musiałby pan odpowiedzieć. Na wszystkie zarzuty, które były zarówno w wypowiedzi pana posła Tomczyka, jak i pana posła Mroczka, była odpowiedź. Były wyjaśnione w czasie prezentacji. Być może kolejny poseł zada wreszcie pytania, na które może trzeba będzie udzielić odpowiedzi uzupełniającej.

Poseł Marcin Kierwiński (PO):

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję za głos. Proszę mi wybaczyć, ale to, co pan widzi i czego pan nie widzi, to są pana indywidualne problemy. Musi pan sam jakoś je rozwiązywać. A my jesteśmy tu po to, żeby zadawać pytania. I te pytania padają. Problem, że na razie nie padają odpowiedzi. Rozumiem, że pan minister chce odpowiedzieć, tylko pan mu to uniemożliwia. W ogóle wszystko stawiacie na głowie. Doktor Nowaczyk rządzi komisjami. Pan odpowiada za ministra. No, ale dobrze. Pan minister Kownacki w swoim wystąpieniu powiedział – nie budujcie nadzwyczajnej sytuacji wokół tego przetargu. Panie ministrze, to nie posłowie opozycji budują nadzwyczajną sytuację. Nadzwyczajne sytuacje wokół wszystkich przetargów, które realizujecie w Ministerstwie Obrony Narodowej, budujecie właśnie wy. Nie jest przypadkiem, że żadne postępowanie przetargowe, czy żadne postępowanie zakupowe – bo taka forma jest bardziej właściwa – które pań-

stwo realizują, zwłaszcza w ważnych kwestiach, nie jest pozbawione jakichś wad, dziwnych podtekstów i pytań, na które państwo nie odpowiadają.

Nie jest przypadkiem to – i to nie jest budowanie nadzwyczajnej sytuacji przez opozycję – że Krajowa Izba Odwoławcza oceniła to, co pan zrobił. KIO oceniła to, w jaki sposób przeprowadziliście ten przetarg. W ostatnim półroczu mieliście 2 duże przetargi. W tych dwóch przetargach są bardzo istotne wątpliwości. W jednym doradca pana ministra mówi, że wykończył ten przetarg. De facto powiedział, że w sposób nielegalny wpływał na to postępowanie. W drugim wasze postępowanie, jako niezgodne z polskim prawem oceniła Krajowa Izba Odwoławcza. Jeżeli ma pan do kogoś pretensje, że sytuacja wokół przetargu w Ministerstwie Obrony Narodowej jest nadzwyczajna, to może pan mieć pretensje tylko i wyłącznie do siebie, do pana Macierewicza, czy do ludzi, którzy te przetargi prowadzą.

Powiedział pan, że polskie prawo nie pozwala na elastyczność, jeżeli chodzi o prawo zamówień publicznych. Pewnie jest to racja. Ale z jakiegoś powodu nie pozwala na elastyczność. Nie pozwala na elastyczność po to, żeby nie dochodziło do różnego rodzaju wątpliwości wokół postępowań przetargowych, czy postępowań zakupowych. W waszym przypadku w ogóle traktujecie prawo bardzo elastycznie i to jest problem. I to nie jest tylko i wyłącznie kwestia Ministerstwa Obrony Narodowej. To jest kwestia całej filozofii Prawa i Sprawiedliwości i stosunku do polskiego prawa. Widzieliśmy to np. w zeszłym tygodniu. Sąd Najwyższy mówi jedno, a politycy Prawa i Sprawiedliwości mówią, że Sąd Najwyższy się myli, bo znane autorytety, w tym pani Mazurek, powiedziały, że jest inaczej. To jest wasze podejście do prawa. Nie oczekuję na posiedzeniu Komisji Obrony Narodowej zaklinania rzeczywistości poprzez twierdzenie, że wszystko jest w porządku. Oczekuję tego, aby instytucje do tego powołane takie, jak KIO potwierdziły, że wszystko jest w porządku. Na razie KIO powiedziała, że w tym postępowaniu nic nie było w porządku.

Teraz kwestie dotyczące tego, co pan minister powiedział odnośnie do wyroku sądu, 23 czerwca, pan minister użył tej daty. I tu jest bardzo konkretne pytanie. Panie ministrze, zakładam, że każdy racjonalnie myślący gospodarz, który gospodaruje środkami publicznymi, jest przygotowany na konsekwencje swoich działań. Co będzie, jeżeli w sądzie przegracie, jako Ministerstwo Obrony Narodowej? Kto zapłaci odszkodowania? Rozumiem, że będzie się to wiązało z odszkodowaniami. Przecież odszkodowań nie zapłaci imiennie pan Kownacki, pan Macierewicz, pan Berczyński, czy pan Nowaczyk. Te odszkodowania zapłaci budżet państwa. Czy Ministerstwo Obrony Narodowej w jakikolwiek sposób skalkulowało to ryzyko, że podejmując procedurę, która obarczona jest bardzo poważnym zarzutem ze strony KIO, tak naprawdę naraża budżet państwa na odszkodowania? Jeżeli tak, to kto kalkulował to ryzyko? Na ile to ryzyko zostało oszacowane? Jeżeli po prostu ktoś powiedział, że wygramy w sądzie, więc niczym się nie przejmujemy, to proszę mi wybaczyć, ale to jest lekceważenie grosza publicznego.

Kolejną kwestią jest koincydencja dat. Mówię to w odniesieniu do tego, co mówił pan pułkownik. Rzeczywiście, od strony technicznej pan pułkownik bardzo merytorycznie przedstawił to, co dostępne na rynku samoloty posiadają, a czego nie posiadają. Ale istnieje poważniejszy problem. Jak to jest? Rozpoczynają państwo postępowanie przetargowe. Jak rozumiem, w tym postępowaniu tworzone są pewne wymagania, które spełnia więcej niż jeden samolot. Tak? Tak rozumiałem wystąpienie pana pułkownika. To znaczy, że to postępowanie jest naprawdę konkurencyjne. Można wybierać, przez co siłą rzeczy takie postępowania powinny być tańsze i bardziej opłacalne dla budżetu. Kończycie to postępowanie i zmieniacie wymogi tak, żeby wymogi nowego postępowania w trybie z wolnej ręki mógł spełnić tylko jeden konkretny produkt. Robicie to wszystko w ciągu jednego tygodnia. Ta koincydencja różnych dat wokół waszych przetargów, które realizujecie w Ministerstwie Obrony Narodowej, jest zawsze bardzo dziwna. Zawsze przez przypadek – czy też niby przez przypadek – coś zdarza się dzień po dniu, po 2 dniach, albo w ciągu tygodnia. Nie będą przytaczał tutaj faktów dotyczących śmigłowców wielozadaniowych, ale tam też była koincydencja dat, też się spieszyliście. Nagle, w wyniku jednego pisma okazało się, że pan Berczyński ma wgląd do innych pism. Tego jest bardzo, bardzo dużo.

Chciałbym raz jeszcze usłyszeć od pana pułkownika – chyba, że powie to pan minister – czy wymogi na samolot dotyczące przetargu, który został przez państwa anulowany, zostały zmienione w postępowaniu w trybie z wolnej ręki? Bo z tej wypowiedzi – i chcę, żeby to bardzo mocno wybrzmiało – wynika, że wymogi w postępowaniu przetargowym spełniał więcej niż jeden samolot, a w postępowaniu z wolnej ręki, państwa zdaniem, wymogi spełniał tylko i wyłącznie jeden samolot. Jeżeli to byłaby prawda, to znaczy, że te wymogi po coś zmieniono. Nie stawiam tutaj żadnych zarzutów, ale pytam, po co je zmieniono?

I jeszcze powiem, panie ministrze, o innym przetargu, o którym się pan wypowiadał, ale też odnośnie do filozofii, którą się państwo kierują w Ministerstwie Obrony Narodowej. Kiedyś w jednym z wywiadów telewizyjnych powiedział pan, że śmigłowce wielozadaniowe to sprawa…

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Panie pośle, nie rozmawiamy o śmigłowcach. Do rzeczy, panie pośle, do rzeczy. Ad rem.

Poseł Marcin Kierwiński (PO):

Mam wrażenie, że pan przewodniczący nic nie zrozumiał, ale to mnie szczególnie nie martwi. Mam nadzieję, że zrozumiał to pan minister. Jeżeli pozwoli mi pan skończyć, to już zaraz uzupełnię to zdanie, które było zdaniem wprowadzającym. To będzie konkretne pytanie, które usłyszy pan jeszcze raz. Pan minister Kownacki ocenił, że kwestia zakupu śmigłowców to kwestia drugorzędna, czy dziesięciorzędna. Czy w tym kontekście uważa pan, że zakup samolotów dla VIP jest kwestia pierwszorzędną, bo ten zakup państwo przeprowadzili? Przeprowadzili go państwo z naruszeniem, zdaniem KIO, polskiego prawa, w ogóle nie bacząc na terminy, czy na to jak szybko chcą państwo to przeprowadzać. A śmigłowców wielozadaniowych jak nie było, tak nie ma. Od razu powiem, panie przewodniczący, żeby to doprecyzować, że to jest pytanie o filozofię, którą kieruje się Ministerstwo Obrony Narodowej? Czy rzeczywiście jest tak, że samoloty dla VIP są kwestią pierwszorzędną, a śmigłowce wielozadaniowe są kwestią drugorzędną, trzeciorzędną, czy dziesięciorzędną? Myślę, że to jest bardzo ważne, jeżeli chodzi o filozofię funkcjonowania. Państwo tak się chwalą, że budżet wykonują państwo tak doskonale, że wszystkie wskaźniki budżetowe są rewelacyjnie zrealizowane. Jednak mimo wszystko wolałbym, żeby te zakupy były racjonalne. To znaczy, że więcej przyniosą polskiej obronności śmigłowce wielozadaniowe niż samoloty dla VIP.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Pan przewodniczący Skurkiewicz z wnioskiem formalnym.

Poseł Wojciech Skurkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Mam wniosek formalny, który chciałbym przedstawić. Chciałbym, żeby pan przewodniczący poddał go pod głosowanie.

Poseł Cezary Tomczyk (PO):

Wniosek o zamknięcie dyskusji.

Poseł Wojciech Skurkiewicz (PiS):

Tak, oczywiście. Panie przewodniczący, w związku z tym, że koleżanki i koledzy, a szczególnie koledzy z Platformy Obywatelskiej tę rozbiegówkę na dzisiejszym posiedzeniu Komisji mieli dość długą, półgodzinną. Widzę, że na liście mówców są sami posłowie Platformy Obywatelskiej. Myślę, że nic nowego nie wniosą, a o godz. 15:00 jest następne posiedzenie. Jest cały korytarz gości zaproszonych na kolejne posiedzenie Komisji Obrony Narodowej. Będzie to posiedzenie wspólne z innymi komisjami sejmowymi. Dlatego też na podstawie art. 184 wnoszę wniosek o zakończenie dyskusji.

Poseł Sławomir Nitras (PO) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący…

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Przystępujemy do głosowania. Panie pośle Nitras, proponuję głęboki oddech. Kto z pań i panów posłów jest za…

Poseł Cezary Tomczyk (PO):

No nie. Nie puścimy tego w taki sposób. Jest głos przeciw.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Proszę państwa, kto z pań i panów posłów jest za zakończeniem…

Poseł Cezary Tomczyk (PO):

Panie przewodniczący…

Poseł Marcin Kierwiński (PO):

Panie przewodniczący, jest głos przeciw.

Poseł Cezary Tomczyk (PO):

Ale łamie pan regulamin Sejmu.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

…za zakończeniem debaty? Proszę podnieść rękę.

Poseł Cezary Tomczyk (PO):

Łamie pan regulamin Sejmu.

Poseł Piotr Kaleta (PiS):

Panie przewodniczący, chwileczkę. Proszę, żeby pan poseł Nitras nie nazywał pana przewodniczącego idiotą.

Poseł Cezary Tomczyk (PO):

Prawdy nie przegłosujecie. Był Sejm niemy, a teraz jest Komisja niema. Możecie nawet przegłosować, że dzisiaj jest niedziela. Naprawdę.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Proszę państwa, proszę o trochę spokoju. Kto z pań i panów posłów jest za zamknięciem możliwości zadawania tych samych pytań? Proszę podnieść rękę. (14) Kto jest przeciw? (10) Kto się wstrzymał? (0)

Wniosek uzyskał większość, w związku z czym zamknęliśmy dyskusję.

Panie ministrze, czy pan chce jeszcze zabrać głos?

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Tak.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Chcę jeszcze raz zabrać głos i odpowiedzieć. Te pytania rzeczywiście były długie. I trudno jest doszukiwać się jakichś rzeczywistych pytań, poza insynuacjami. Chciałbym usłyszeć od…

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Proszę państwa, proszę umożliwić panu ministrowi zabranie głosu.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Skoro pan minister Mroczek uważa, że postępowanie było nieprawidłowe, niech patrząc mi prosto w oczy powie – tak, ustawiłeś to postępowanie, bo dogadałeś się z Boeingiem. Proszę tak powiedzieć, jeżeli ma pan odwagę to powiedzieć.

Poseł Czesław Mroczek (PO):

Panie ministrze, to powiedziała już Krajowa Izba Odwoławcza.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

A teraz ad rem, odnośnie do oceny Krajowej Izby Odwoławczej. Po pierwsze, abstrahując od sytuacji, to postępowanie nie jest jeszcze prawomocne. Zobaczymy, jak rozstrzygnie to sąd okręgowy. Zobaczymy. Jeżeli unieważni, to będą konsekwencje, o których już mówiliśmy. Przez kilka lat nie kupimy samolotów. Przez całe posiedzenie próbowaliśmy państwu wytłumaczyć, żeby nie patrzeć na dziewiętnastodniowe postępowanie, tylko na całą analizę, która była prowadzona od 2011 r. i na postępowanie, które rozpoczęło się de facto we wrześniu 2016 r., jak na pewną całość. Decyzje, które później podjęto wyni-

kały z tej wiedzy, którą pozyskaliśmy. Nie zgadzamy się z rozstrzygnięciem Krajowej Izby Odwoławczej, ponieważ zgodnie z art. 67 ustawy – Prawo zamówień publicznych, tak się złożyło – i to nie od nas zależało – że był tylko jeden dostawca takiego sprzętu. W przypadku, kiedy jest jeden dostawca sprzętu – a to nie była decyzja ministra obrony narodowej, że to będzie ten dostawca – kieruje się zamówienie do producenta, a nie do jakiegoś pośrednika. Nie zgadzamy się z tym i nie obawiamy się tego, że ci pośrednicy otrzymają jakieś odszkodowanie. Nie ma takiej obawy.

Nie zgodzę się z tym, co mówił pan poseł Mroczek, że wybraliśmy najdroższe rozwiązanie. Po pierwsze, w Polsce po 2010 r. mówienie o bezpieczeństwie przeciwstawiając je cenie jest czymś niegodnym, niepoważnym i nieprzyzwoitym. Ale jest też kwestia faktów. Pokazałem, że 300 mln zł kosztował czarter 2 samolotów przez 6 lat. Czyli przez 30 lat zapłacimy ok. 1,5 do 2 mld zł z czarter 2 samolotów, a nie za 4, które dzisiaj mamy zamówione, wiec proszę o trochę rzetelności. Uznaliśmy, że takie rozwiązanie jest bezpieczniejsze dla państwa polskiego. Nie są to samoloty tylko i wyłącznie do przewozu VIP – pan poseł Kierwiński przedstawił taką ocenę – bo to są powietrzne punkty kierowania państwem. Mówimy o tych 2 samolotach, które będą dostarczone w 2020 r., o tych najdroższych, które mogą być wykorzystywane nie tylko w czasie pokoju, ale także w czasie kryzysu, czy czasie wojny. De facto będą to najbezpieczniejsze samoloty polskich sił zbrojnych. Oby nigdy nie musiały być wykorzystywane do żadnych tak dramatycznych zadań. Ale będą miały takie możliwości.

I odnośnie do zmienionych wymagań, jeszcze raz chciałbym to jasno powiedzieć, że kiedy rozpoczynaliśmy postępowanie we wrześniu 2016 r., nie wiedzieliśmy, jakie konkretne maszyny spełniają nasze wymagania. W wyniku analizy, w wyniku tamtego postępowania okazało się, że parametry przyjęte przez gestorów, przez Kancelarię Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, przez Kancelarię Prezesa Rady Ministrów, Kancelarię Sejmu i statystyki, które były wcześniej prowadzone wskazują, że to jest jeden producent. Dopiero wtedy się o tym dowiedzieliśmy, więc nie mogliśmy nikogo faworyzować. Prace analityczne trwały od 2011 r., a więc od czasu, kiedy pan był wiceministrem obrony narodowej. Do marca 2017 r. nikt nie faworyzował żadnej maszyny. Skoro okazało się, że jest tylko jedna maszyna, musieliśmy zwrócić się do tego podmiotu. Nie było tak, jak powiedział pan poseł Kierwiński, że w pierwszym postępowaniu kilka maszyn spełniało wymogi. No właśnie nie spełniało.

Poseł Marcin Kierwiński (PO):

Tak pan powiedział.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Nie zmieniano wymogów. Analizowaliśmy potencjalne możliwości. Dopiero w wyniku postępowania i dialogu okazuje się, która z maszyn spełni wymagania, która przewiezie pasażerów, a która nie przewiezie. To było wynikiem tych doświadczeń. To postępowanie, które było zamówieniem z wolnej ręki, nie zmieniało parametrów krytycznych, tylko – jeszcze raz powiem – kwestie związane z zaliczkowaniem, kwestie związane z odstąpieniem od umowy. Jeszcze raz państwo sobie to uświadomcie. W tym też, nie zgadzam się z KIO. Nie zgadzam się z takim stosowaniem prawa. Kiedy wydalibyśmy 2800 mln zł na rzecz firmy Boeing? W pierwotnym postępowaniu. Naprawdę całe szczęście, że nie złożyli umowy z tymi zastrzeżeniami? Wtedy państwo, pomijając polityczne ataki uważaliby, że to jest w porządku. Kiedy wynegocjowaliśmy 800 mln zł mniej w postępowaniu z wolnej ręki, uważają państwo, że to nie jest w porządku.

No, to o co w tym wszystkim chodzi? A może chodzi o to, żeby sprzęt dostarczali pośrednicy, bo te 800 mln zł, czy 300 mln, czy 100 mln zł dostałby pośrednik. Może on by na tym zarobił. Trudno było skierować to zamówienie, jeżeli uzyskaliśmy wiedzę, że jest tylko jeden producent, do jakiegoś nieokreślonego grona adresatów. Te 2 firmy, które złożyły zażalenia, których dzisiaj państwo bronią, bo występują państwo jako adwokaci tych firm, w naszej ocenie…

Poseł Cezary Tomczyk (PO):

Wypraszam sobie, panie ministrze, takie słowa.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

…nigdy tego postępowania nie mogły wygrać.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Proszę państwa, chcę powiedzieć, że pomimo trudności – być może to mi nie wychodzi – będę robił wszystko, żeby na kolejnych posiedzeniach Komisja Obrony Narodowej wyglądała przynajmniej nie gorzej.

Poseł Czesław Mroczek (PO):

Niech się pan już nie zastanawia.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Nie dopuszczę do awantur. Nie dopuszczę do zbędnego „wytapiania" czasu.

I jeszcze odpowiedź, którą obiecałem na koniec. Jutro nie ma posiedzenia Komisji ze względu na to, że 3 ważnych członków podkomisji do spraw zbadania katastrofy smoleńskiej jest na wyjeździe zagranicznym.

Zamykam posiedzenie Komisji.